

AMTLICHER ANZEIGER

TEIL II DES HAMBURGISCHEN GESETZ- UND VERORDNUNGSBLATTES

Herausgegeben von der Justizbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg

Amtl. Anz. Nr. 75

DIENSTAG, DEN 18. SEPTEMBER

2018

Inhalt:

	Seite		Seite
Sitzung der Bürgerschaft.....	2305	Änderung von Wochenmärkten.....	2306
Einleitung einer Änderung des Flächennutzungsplans.....	2305	Beabsichtigung der Widmung von Wegeflächen in der Straße Kahlkamp/Bezirk Altona	2306
Bekanntgabe des Ergebnisses einer allgemeinen Vorprüfung eines Einzelfalles zur Feststellung, ob eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.....	2305	Aufstellungsbeschluss für die Textplanänderung zum Bebauungsplan Rissen 39 (1. Änderung)....	2307
Herstellung von Erschließungsanlagen im Stadtteil Rissen.....	2306	Aufstellungsbeschluss für die Textplanänderung zum Bebauungsplan Altona-Altstadt 17 (1. Änderung)	2307
		Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung.....	2307

BEKANTTMACHUNGEN

Sitzung der Bürgerschaft

Die nächste Sitzung der Bürgerschaft findet am Mittwoch, dem 26. September 2018, um 13.30 Uhr statt.

Hamburg, den 18. September 2018

Die Bürgerschaftskanzlei

Amtl. Anz. S. 2305

Einleitung einer Änderung des Flächennutzungsplans

Der Senat beschließt nach § 2 Absatz 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635) für den Geltungsbereich östlich der Straße Buchenkamp, südlich des Wirtschaftsweges Tonradsmoor und nördlich der Eulenkrußstraße im Stadtteil Volksdorf (Bezirk Wandsbek, Ortsteil 525) den Flächennutzungsplan zu ändern (Verfahrensnummer F 11/16, „Wohnen nördlich der Eulenkrußstraße in Volksdorf“).

Eine Karte zum Aufstellungsbeschluss, in der das Gebiet der Flächennutzungsplanänderung farbig angelegt ist, kann beim Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirksamts Wandsbek während der Dienststunden eingesehen werden.

Mit der Änderung des Flächennutzungsplans sollen auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Wohnungsbau auf einer bisher landwirtschaftlich genutzten Fläche geschaffen werden.

Das Gebiet der Flächennutzungsplanänderung umfasst eine Fläche von etwa 3,7 ha.

Hamburg, den 31. August 2018

Der Senat

Amtl. Anz. S. 2305

Bekanntgabe des Ergebnisses einer allgemeinen Vorprüfung eines Einzelfalles zur Feststellung, ob eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht

Die Poldergemeinschaft Neuhoof West hat bei der Planfeststellungsbehörde der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation die förmliche Zulassung für die Ertüchtigung der Hochwasserschutzanlage am Polder Neuhoof West (Polder 70), Abschnitt 3 (km 1+280 bis 1+575), beantragt. Gegenstand des Vorhabens ist die Anpassung der bestehenden Hochwasserschutzanlage des Polders Neuhoof West (Polder 70) im Hamburger Hafen auf Grund von Defiziten in der Standsicherheit und der Schutzhöhe, indem land- bzw. wasserseits der Bestandswand eine eingespannte Stahlspundwand errichtet wird.

Nach der allgemeinen Vorprüfung gemäß § 7 in Verbindung mit Anlage 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird von der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für dieses Vorhaben aus folgenden wesentlichen Gründen abgesehen:

Das Vorhaben kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 UVP aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben, sodass keine UVP-Pflicht besteht.

– Die Schutzgüter Mensch und menschliche Gesundheit sind durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt, da Menschen sich nicht dauerhaft im betroffenen Bereich aufhalten. Es handelt sich um eine Hochwasserschutzanlage in einem industriell geprägten Hafengebiet, die keine Aufenthaltsqualität für Menschen aufweist und nicht in der Nähe von Wohngebieten liegt.

– Durch die Ertüchtigung der Hochwasserschutzwand wird eine Fläche beansprucht, die deutlich anthropogen überprägt ist. Hierbei handelt es sich um eine Böschung,

die überwiegend aus Blockschüttungen aus unnatürlichem Substrat oder einem Betondeckwerk besteht. Stellenweise sind Ruderalgebüsche vorhanden sowie ein Bereich, der dem sonstigen mesophilen Grünland zuzuordnen ist. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“ ist auf Grund der geringen Flächengröße und isolierten Lage innerhalb des Hafengebietes sowie durch das hohe Störungspotenzial durch benachbarte Nutzungen dennoch nicht zu erwarten.

- Das Schutzgut Boden ist nicht beeinträchtigt, da beim Einbringen der Spundwände keine Verschleppung von Schadstoffen in tiefere Schichten stattfindet. Die Maßnahme wird zudem auf einer künstlich aufgehöhten Fläche durchgeführt. Natürlich gewachsene Böden oder Bereiche mit bedeutender Archivfunktion sind nicht vorhanden. Eine wesentliche Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand ist zudem nicht zu erwarten, da sich der Anteil an Versiegelungen nicht erhöht.
- Das Schutzgut Wasser ist bezüglich des Oberflächenwassers nicht beeinträchtigt, da die Maßnahme nicht mit unmittelbarer Wasserberührung durchgeführt wird. Ein Eindringen von Schadstoffen in das Grundwasser während der Baudurchführung ist auf Grund geeigneter konstruktiver und bautechnischer Maßnahmen bei Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften nicht zu erwarten.
- Eine Beeinträchtigung der Schutzgüter Ruhe, Luft und Klima kann trotz der Emissionen der Baumaschinen ausgeschlossen werden, da die Baumaßnahme kleinräumig und in einem kurzen Zeitraum durchgeführt wird; ferner unterliegen diese Emissionen strengen Regularien.
- Betroffene Kultur- und Sachgüter sind nicht vorhanden.
- Kumulierungen mit anderen Bauverfahren (1400-705 bis 1400-710, 1400-800 und 1400-801) sind vorhanden, würden jedoch auf Grund ihrer geringen Dimension selbst bei gleichzeitiger Umsetzung keine UVP-Pflicht auslösen.

Hamburg, den 4. September 2018

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Amtl. Anz. S. 2305

Herstellung von Erschließungsanlagen im Stadtteil Rissen

Endgültige Herstellung:

Nach § 49 Absatz 5 des Hamburgischen Wegegesetzes in der Fassung vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. S. 41, 83), zuletzt geändert am 28. November 2017 (HmbGVBl. S. 361), wird bekannt gemacht:

Die nachstehend aufgeführten Erschließungsanlagen sind endgültig hergestellt worden:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Erschließungsanlagen
1	Sandmoorweg von Flurstück 4711 teilweise (Hausnummer 13) bis Wedeler Au
2	Sandmoorweg/Wespenstieg von Sandmoorweg, Flurstück 2302 einschließlich (Hausnummer 121), bis Wespenstieg, Flurstück 2321 einschließlich (Hausnummer 13)

Die Bekanntmachung ist auch unter www.hamburg.de/fb/anliegerbeitraege einzusehen.

Hamburg, den 18. September 2018

Die Finanzbehörde Amtl. Anz. S. 2306

Änderung von Wochenmärkten

Auf Grund von § 69 b der Gewerbeordnung vom 22. Februar 1999 (BGBl. I S. 202), zuletzt geändert am 17. Oktober 2018 (BGBl. I S. 3562), wird bekannt gegeben:

1.

Am Dienstag, dem 2. Oktober 2018, finden neben den bereits festgesetzten folgende Wochenmärkte statt:

Neustadt, Großneumarkt	8.30 Uhr bis 13.30 Uhr
Groß Flottbek, Osdorfer Landstraße	8.00 Uhr bis 13.00 Uhr
Eidelstedt, Alte Elbgaustraße Rahlstedt, Rahlstedter Bahnhofstraße	8.30 Uhr bis 13.00 Uhr
	8.00 Uhr bis 13.00 Uhr

2.

Am Mittwoch, dem 3. Oktober 2018 (Tag der deutschen Einheit), fallen alle Wochenmärkte aus.

3.

Am Dienstag, dem 30. Oktober 2018, finden neben den bereits festgesetzten folgende Wochenmärkte statt:

Neustadt, Großneumarkt	8.30 Uhr bis 13.30 Uhr
Groß Flottbek, Osdorfer Landstraße	8.00 Uhr bis 13.00 Uhr
Eidelstedt, Alte Elbgaustraße Rahlstedt, Rahlstedter Bahnhofstraße	8.30 Uhr bis 13.00 Uhr
	8.00 Uhr bis 13.00 Uhr

4.

Am Mittwoch, dem 31. Oktober 2018 (Reformationstag), fallen alle Wochenmärkte aus.

Hamburg, den 4. September 2018

Die Bezirksämter Amtl. Anz. S. 2306

Beabsichtigung der Widmung von Wegeflächen in der Straße Kahlkamp/Bezirk Altona

Es ist beabsichtigt, folgende Verfügung zu erlassen:

Nach § 6 des Hamburgischen Wegegesetzes in der Fassung vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. S. 41, 83) werden im Bezirk Altona, Gemarkung Blankenese, Ortsteil 223, eine etwa 317 m² große (Flurstück 2530) sowie eine etwa 118 m² große (Flurstück 2222) in der Straße Kahlkamp liegenden, bisher noch nicht benannten Wegeflächen mit sofortiger Wirkung dem öffentlichen Verkehr gewidmet.

Die Pläne über den Verlauf der zu widmenden Flächen liegen für die Dauer eines Monats während der Dienststunden im Foyer des Fachamtes Management des öffentlichen Raumes des Bezirksamtes Altona, Jessenstraße 1-3, 22767 Hamburg, zur Einsicht für jedermann öffentlich aus. Während dieser Zeit können alle, deren Interessen durch die beabsichtigte Maßnahme berührt werden, Einwendungen (schriftlich oder zu Protokoll) dort vorbringen.

Nach Fristablauf erhobene Einwendungen werden nicht mehr berücksichtigt.

Hamburg, den 6. September 2018

Das Bezirksamt Altona Amtl. Anz. S. 2306

Aufstellungsbeschluss für die Textplanänderung zum Bebauungsplan Rissen 39 (1. Änderung)

Das Bezirksamt Altona beschließt nach § 2 Absatz 1 Satz 1 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635) den Bebauungsplan Rissen 39 vom 12. Juni 2002 (HmbGVBl. S. 113) zu ändern (Aufstellungsbeschluss A 07/18).

Die Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans verläuft wie folgt: Rissener Dorfstraße – Westgrenzen der Flurstücke 4694, 4695 und 750 der Gemarkung Rissen – Wedeler Landstraße – Ost- und Südgrenze des Flurstücks 1606, Südgrenze des Flurstücks 6318, über das Flurstück 6318, Nordgrenze des Flurstücks 6318 der Gemarkung Rissen, über das Flurstück 6482 (Wedeler Landstraße), Westgrenze des Flurstücks 4972, über die Flurstücke 693, 692, 4748, 3328, 3329, 692, 693, 4972 (Wedeler Landstraße), über die Flurstücke 4973, 5173 (Sülldorfer Landstraße), Nordgrenzen der Flurstücke 5324 und 711 (Gudrunstraße) – Grete-Neumann-Weg – Ostgrenze der Flurstücke 5387 und 5388, über das Flurstück 5389 der Gemarkung Rissen – Wedeler Landstraße – Ole Kohdrift (Bezirk Altona, Orts-teil 227).



Mit der Änderung des Bebauungsplans sollen Wettbüros sowie Bordelle und bordellartige Betriebe in den Kerngebieten des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ausgeschlossen werden. Mit dem Ausschluss dieser Nutzungen soll die planungsrechtliche Voraussetzung geschaffen werden, den vorhandenen zentralen Versorgungsbereich zu stärken, einem wirtschaftlichen Verdrängungsprozess der vorhandenen Ladengeschäfte und Gewerbebetriebe entgegen zu wirken sowie die Wohnnutzung im Gebiet selbst wie auch im näheren Umfeld zu schützen.

Der Bebauungsplan Rissen 39 (1. Änderung) (Textplan) wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 BauGB aufgestellt.

Hamburg, den 6. September 2018

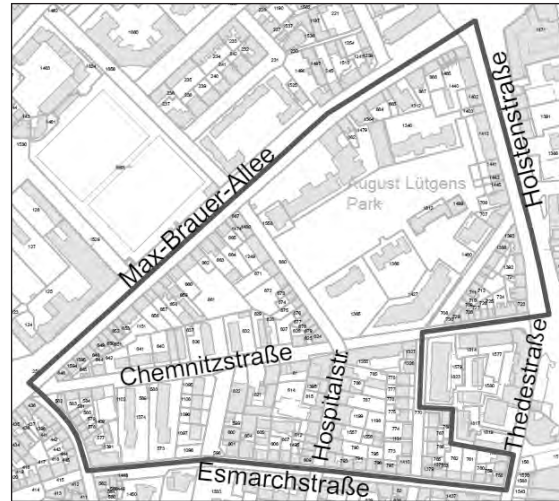
Das Bezirksamt Altona Amtl. Anz. S. 2307

Aufstellungsbeschluss für die Textplanänderung zum Bebauungsplan Altona-Altstadt 17 (1. Änderung)

Das Bezirksamt Altona beschließt nach § 2 Absatz 1 Satz 1 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635) den Bebauungsplan Altona-Altstadt 17 vom 25. April 1986 (HmbGVBl. S. 67) zu ändern (Aufstellungsbeschluss A 09/18).

Die Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans verläuft wie folgt: Schumacherstraße – Max-Brauer-Allee –

Holstenstraße – Chemnitzstraße – Virchowstraße – Nordgrenze des Flurstücks 769, Ostgrenze der Flurstücke 769, 768 und 766, Nordgrenze der Flurstücke 762, 761, 756 der Gemarkung Altona-Nordwest – Thedestraße – Esmarchstraße (Bezirk Altona, Ortsteile 204 und 205).



Mit der Änderung des Bebauungsplans sollen Spielhallen sowie Wettbüros, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, im Gewerbegebiet des Geltungsbereichs ausgeschlossen werden. Mit dem Ausschluss dieser Nutzungen soll die planungsrechtliche Voraussetzung geschaffen werden, einem Verdrängungsprozess der vorhandenen Gewerbebetriebe entgegenzuwirken sowie die Wohnfunktion in diesem Gebiet und seinem Umfeld zu schützen.

Der Bebauungsplan Altona-Altstadt 17 (1. Änderung) (Textplan) wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 BauGB aufgestellt.

Hamburg, den 6. September 2018

Das Bezirksamt Altona

Amtl. Anz. S. 2307

Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung

Die Hamburgische Investitions- und Förderbank stellt mit dieser Bekanntmachung ein Schriftstück (Bescheid vom 12. September 2018, Antragsnummer 51060104; Widerruf eines laufenden Zuschusses) an Herrn Ramin Nix, letzte bekannte Anschrift: Mehlandsredder 37 h, 22143 Hamburg, gemäß § 1 Absatz 1 des Hamburgischen Verwaltungszustellungsgesetzes in Verbindung mit § 10 des Verwaltungszustellungsgesetzes öffentlich zu. Wegen der nicht zu ermittelnden Anschrift des vorgenannten Adressaten ist eine Zustellung auf andere Art nicht möglich. Das Schriftstück kann in der Hamburgischen Investitions- und Förderbank, Besenbinderhof 31, Raum 02.306 (III. Stock), 20097 Hamburg, während der allgemeinen Öffnungszeiten eingesehen werden. Durch diese Bekanntmachung werden Fristen in Gang gesetzt, nach deren Ablauf Rechtsverluste eintreten können.

Hamburg, den 12. September 2018

Hamburgische Investitions- und Förderbank

Amtl. Anz. S. 2307

ANZEIGENTEIL

Behördliche Mitteilungen

Offenes Verfahren (EU) [VgV]

Empfangs- und Kassendienste im Planetarium Hamburg

- 1) Bezeichnung und die Anschrift der zur Angebotsabgabe auffordernden Stelle, der den Zuschlag erteilen den Stelle sowie der Stelle, bei der die Angebote oder Teilnahmeanträge einzureichen sind

Finanzbehörde Hamburg
Gänsemarkt 36, 20354 Hamburg, Deutschland

- 2) Verfahrensart
Offenes Verfahren (EU) [VgV]
- 3) Form, in der Teilnahmeanträge oder Angebote einzureichen sind
Die Einreichung der Angebote/Teilnahmeanträge darf nur elektronisch erfolgen.
- 4) Entfällt
- 5) Art und Umfang der Leistung sowie den Ort der Leistungserbringung
Empfangs- und Kassendienste im Planetarium Hamburg.
Ort der Leistungserbringung: 22299 Hamburg
- 6) Entfällt
- 7) Gegebenenfalls die Zulassung von Nebenangeboten
Nebenangebote sind nicht zugelassen.
- 8) Etwaige Bestimmungen über die Ausführungsfrist
Vom 1. Februar 2019 bis 31. Januar 2023.
- 9) Elektronische Adresse, unter der die Vergabeunterlagen abgerufen werden können oder die Bezeichnung und die Anschrift der Stelle, die die Vergabeunterlagen abgibt oder bei der sie eingesehen werden können
<https://fbhh-evergabe.web.hamburg.de/evergabe.Bieter/DownloadTenderFiles.ashx?subProjectId=m9oH4kHX4aQ%3d>
- 10) Teilnahme- oder Angebots- und Bindefrist
Teilnahme- oder Angebotsfrist: 9. Oktober 2018, 10.00 Uhr, Bindefrist: 31. Januar 2019.
- 11) Entfällt
- 12) Entfällt
- 13) Entfällt
- 14) Angabe der Zuschlagskriterien, sofern diese nicht in den Vergabeunterlagen genannt werden.
Wirtschaftlichstes Angebot:
UfAB VI: Einfache Richtwertmethode

Hamburg, den 5. September 2018

Die Finanzbehörde

993

Öffentliche Ausschreibung

Auftraggeber: SBH | Schulbau Hamburg
Vergabenummer: **SBH VOB ÖA 235-18 PF**
Verfahrensart: Öffentliche Ausschreibung
Bezeichnung des Öffentlichen Auftrags:
Sanierung eines Schulgebäudes,
Gaußstraße 171 in 22765 Hamburg
Bauftrag: Bauhauptgewerke
Geschätzter Auftragswert ohne MwSt: 811.000,- Euro
Ausführungsfrist voraussichtlich:
ca. November 2018 bis Juli 2020

Schlusstermin für die Einreichung der Angebote:
4. Oktober 2018 um 11.30 Uhr

Kontaktstelle: SBH | Schulbau Hamburg
Einkauf/Vergabe
vergabestellesbh@sbh.hamburg.de
Fax: 040/4 27 31 - 01 43

Antworten finden Sie auf der Zentralen Veröffentlichungsplattform unter: <http://www.hamburg.de/bauleistungen/>

Hinter dem Wort „Link“ sind im Bieterportal die Vergabeunterlagen für die hier ausgeschriebene Leistung zum Download kostenfrei hinterlegt.

Dort gelangen Sie auch in die elektronische Vergabe. Nach Anmeldung im Bieterportal können Sie Ihr Angebot rein elektronisch abgeben.

Sofern Sie sich nicht im Bieterportal anmelden, erhalten Sie die „Fragen & Antworten“ im laufenden Verfahren nicht direkt per E-Mail und können Ihr Angebot nicht unterstützt durch den Bieterassistenten elektronisch einreichen.

Es erfolgt kein Versand der Vergabeunterlagen per Post oder E-Mail.

Die Bekanntmachung sowie die „Fragen & Antworten“ während des Verfahrens finden Sie zudem auf der Homepage des Landesbetriebes SBH | Schulbau Hamburg unter: <http://www.hamburg.de/fb/sbh-ausschreibungen/>.

Ein Versand der „Fragen & Antworten“ per E-Mail erfolgt nur dann automatisch aus der elektronischen Vergabe, sofern Sie als Bieter im Bieterportal registriert sind und als solcher angemeldet auf die Ausschreibung zugegriffen haben.

Die Niederschrift (Eröffnungsprotokoll) wird allen am Verfahren beteiligten Bietern nach Öffnung der Angebote, bei elektronischer Angebotsabgabe über den Bieterassistenten und bei Angebotsabgabe in Papierform per E-Mail, zur Verfügung gestellt.

Hamburg, den 10. September 2018

Die Finanzbehörde

994

Öffentliche Ausschreibung

Auftraggeber: SBH | Schulbau Hamburg
Vergabenummer: **SBH VOB ÖA 239-18 PF**
Verfahrensart: Öffentliche Ausschreibung
Bezeichnung des Öffentlichen Auftrags:
Sanierung eines Schulgebäudes,
Gaußstraße 171 in 22765 Hamburg
Bauftrag: Fliesen

Geschätzter Auftragswert ohne MwSt: 96.000,- Euro

Ausführungsfrist voraussichtlich:
ca. November 2018 bis Juli 2020

Schlusstermin für die Einreichung der Angebote:
4. Oktober 2018 um 11.00 Uhr

Kontaktstelle: SBH | Schulbau Hamburg
Einkauf/Vergabe
vergabestellesbh@sbh.hamburg.de
Fax: 040/4 27 31 - 01 43

Antworten finden Sie auf der Zentralen Veröffentlichungsplattform unter: <http://www.hamburg.de/bauleistungen/>

Hinter dem Wort „Link“ sind im Bieterportal die Vergabeunterlagen für die hier ausgeschriebene Leistung zum Download kostenfrei hinterlegt.

Dort gelangen Sie auch in die elektronische Vergabe. Nach Anmeldung im Bieterportal können Sie Ihr Angebot rein elektronisch abgeben.

Sofern Sie sich nicht im Bieterportal anmelden, erhalten Sie die „Fragen & Antworten“ im laufenden Verfahren nicht direkt per E-Mail und können Ihr Angebot nicht unterstützt durch den Bieterassistenten elektronisch einreichen.

Es erfolgt kein Versand der Vergabeunterlagen per Post oder E-Mail.

Die Bekanntmachung sowie die „Fragen & Antworten“ während des Verfahrens finden Sie zudem auf der Homepage des Landesbetriebes SBH | Schulbau Hamburg unter: <http://www.hamburg.de/fb/sbh-ausschreibungen/>.

Ein Versand der „Fragen & Antworten“ per E-Mail erfolgt nur dann automatisch aus der elektronischen Vergabe, sofern Sie als Bieter im Bieterportal registriert sind und als solcher angemeldet auf die Ausschreibung zugegriffen haben.

Die Niederschrift (Eröffnungsprotokoll) wird allen am Verfahren beteiligten Bieter nach Öffnung der Angebote, bei elektronischer Angebotsabgabe über den Bieterassistenten und bei Angebotsabgabe in Papierform per E-Mail, zur Verfügung gestellt.

Hamburg, den 10. September 2018

Die Finanzbehörde

995

Öffentliche Ausschreibung

Auftraggeber: SBH | Schulbau Hamburg

Vergabenummer: **SBH VOB ÖA 241-18 LG**

Verfahrensart: Öffentliche Ausschreibung

Bezeichnung des Öffentlichen Auftrags:

Sanierung eines Schulgebäudes,
Gaußstraße 171 in 22765 Hamburg

Bauauftrag: Trockenbau

Geschätzter Auftragswert ohne MwSt: 429.000,- Euro

Ausführungsfrist voraussichtlich:
ca. November 2018 bis Juli 2020

Schlussstermin für die Einreichung der Angebote:
2. Oktober 2018 um 11.30 Uhr

Kontaktstelle: SBH | Schulbau Hamburg

Einkauf/Vergabe
vergabestellesbh@sbh.hamburg.de
Fax: 040/4 27 31 - 01 43

Antworten finden Sie auf der Zentralen Veröffentlichungsplattform unter: <http://www.hamburg.de/bauleistungen/>

Hinter dem Wort „Link“ sind im Bieterportal die Vergabeunterlagen für die hier ausgeschriebene Leistung zum Download kostenfrei hinterlegt.

Dort gelangen Sie auch in die elektronische Vergabe. Nach Anmeldung im Bieterportal können Sie Ihr Angebot rein elektronisch abgeben.

Sofern Sie sich nicht im Bieterportal anmelden, erhalten Sie die „Fragen & Antworten“ im laufenden Verfahren nicht direkt per E-Mail und können Ihr Angebot nicht unterstützt durch den Bieterassistenten elektronisch einreichen.

Es erfolgt kein Versand der Vergabeunterlagen per Post oder E-Mail.

Die Bekanntmachung sowie die „Fragen & Antworten“ während des Verfahrens finden Sie zudem auf der Homepage des Landesbetriebes SBH | Schulbau Hamburg unter: <http://www.hamburg.de/fb/sbh-ausschreibungen/>.

Ein Versand der „Fragen & Antworten“ per E-Mail erfolgt nur dann automatisch aus der elektronischen Vergabe, sofern Sie als Bieter im Bieterportal registriert sind und als

solcher angemeldet auf die Ausschreibung zugegriffen haben.

Die Niederschrift (Eröffnungsprotokoll) wird allen am Verfahren beteiligten Bieter nach Öffnung der Angebote, bei elektronischer Angebotsabgabe über den Bieterassistenten und bei Angebotsabgabe in Papierform per E-Mail, zur Verfügung gestellt.

Hamburg, den 10. September 2018

Die Finanzbehörde

996

Öffentliche Ausschreibung [UVgO]

Lieferung von 155 Funkmikrofonen

- 1) Bezeichnung und die Anschrift der zur Angebotsabgabe auffordernden Stelle, der den Zuschlag erteilen die Stelle sowie der Stelle, bei der die Angebote oder Teilnahmeanträge einzureichen sind

Universität Hamburg
Mittelweg 177, 20148 Hamburg, Deutschland

- 2) Verfahrensart

Öffentliche Ausschreibung [UVgO]

- 3) Form, in der Teilnahmeanträge oder Angebote einzureichen sind

Die Einreichung der Angebote/Teilnahmeanträge kann elektronisch oder nicht elektronisch erfolgen.

- 4) Entfällt

- 5) Art und Umfang der Leistung sowie den Ort der Leistungserbringung

Lieferung von 155 Funkmikrofonen

Alle Hörsäle, vereinzelt auch Seminarräume, der Universität müssen mit neuen Funkmikrofonen ausgestattet werden. Grund hierfür ist die Störanfälligkeit der bestehenden Funkmikrofonanlagen durch Fremdsignale, z. B. LTE oder DVB-T2 HD. Aus diesem Grund beabsichtigt die Universität Hamburg die Lieferung von 155 Funkmikrofonen, verteilt auf unterschiedliche Modelle der Sennheiser EW-G4-Serie (oder gleichwertige Produkte) zu beauftragen, um auf diese Weise auf störungsfreie Frequenzbereiche auszuweichen.

Ort der Leistungserbringung: 20148 Hamburg

- 6) Entfällt

- 7) Gegebenenfalls die Zulassung von Nebenangeboten
Nebenangebote sind nicht zugelassen.

- 8) Entfällt

- 9) Elektronische Adresse, unter der die Vergabeunterlagen abgerufen werden können oder die Bezeichnung und die Anschrift der Stelle, die die Vergabeunterlagen abgibt oder bei der sie eingesehen werden können

<https://fbhh-evergabe.web.hamburg.de/evergabe.Bieter/DownloadTenderFiles.ashx?subProjectId=WuLWUAhNSQ%3d>

- 10) Teilnahme- oder Angebots- und Bindefrist

Teilnahme- oder Angebotsfrist: 2. Oktober 2018 11.00 Uhr, Bindefrist: 30. November 2018.

- 11) Entfällt

- 12) Entfällt

- 13) Entfällt

- 14) Angabe der Zuschlagskriterien, sofern diese nicht in den Vergabeunterlagen genannt werden.

Freie Verhältniswahl Preis/Leistung.

Hamburg, den 6. September 2018

Universität Hamburg

997

Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Bilanz zum 31. Dezember 2017

A k t i v a	31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	16.674.181,91	16.628.578,11
2. Geleistete Anzahlungen	3.295.871,89	3.614.709,76
	<u>19.970.053,80</u>	<u>20.243.287,87</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.208.631.237,41	1.083.233.208,91
2. Technische Anlagen und Maschinen	334.328.935,72	323.954.761,37
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.632.106,45	43.491.374,96
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	263.666.961,73	322.665.382,00
	<u>1.819.259.241,31</u>	<u>1.773.344.727,24</u>
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.716.781,52	826.000,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	26.097.853,64	0,00
3. Beteiligungen	17.503,00	17.503,00
	<u>39.832.138,16</u>	<u>843.503,00</u>
	<u>1.879.061.433,27</u>	<u>1.794.431.518,11</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.592.207,54	2.587.020,47
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.991.734,83	6.051.630,69
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	219.318.595,15	236.905.570,55
3. Sonstige Vermögensgegenstände	29.944.691,86	26.801.813,80
	<u>256.255.021,84</u>	<u>269.759.015,04</u>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	5.479.993,42	441.231,94
	<u>264.327.222,80</u>	<u>272.787.267,45</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.332.533,26	1.366.864,94
	<u>2.144.721.189,33</u>	<u>2.068.585.650,50</u>

P a s s i v a	31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II. Kapitalrücklage	889.201.365,74	883.283.249,54
III. Bilanzverlust	-73.935.736,25	-23.410.940,30
	<u>965.265.629,49</u>	<u>1.009.872.309,24</u>
B. Sonderposten aus Investitionszuschüssen	<u>440.544.521,30</u>	<u>442.048.615,72</u>
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	249.490.865,59	223.327.660,59
2. Sonstige Rückstellungen	<u>103.430.162,82</u>	<u>103.209.217,60</u>
	<u>352.921.028,41</u>	<u>326.536.878,19</u>
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	321.060.777,87	249.836.025,65
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	11.800,00	11.800,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.007.648,93	12.835.240,48
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	35.614.599,40	3.570.894,51
5. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>11.087.153,46</u>	<u>19.316.099,82</u>
	<u>381.781.979,66</u>	<u>285.570.060,46</u>
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.208.030,47	4.557.786,89
	<u>2.144.721.189,33</u>	<u>2.068.585.650,50</u>

Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

	2 0 1 7 EUR	2 0 1 6 EUR
1. Umsatzerlöse	192.086.593,08	184.826.976,73
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	11.498.178,59	12.561.953,27
3. Sonstige betriebliche Erträge	<u>130.141.686,70</u>	<u>183.346.913,41</u>
	<u>333.726.458,37</u>	<u>380.735.843,41</u>
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.196.837,08	9.652.859,27
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>136.189.164,84</u>	<u>155.447.825,18</u>
	<u>145.386.001,92</u>	<u>165.100.684,45</u>
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	93.655.705,83	92.014.720,32
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	<u>23.032.751,97</u>	<u>18.144.424,67</u>
	<u>116.688.457,80</u>	<u>110.159.144,99</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	49.443.209,28	47.741.040,73
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	53.665.809,95	78.040.877,85
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.913.659,92	5.563.666,29
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>33.442.867,07</u>	<u>16.679.826,43</u>
10. Ergebnis nach Steuern	<u>-55.986.227,73</u>	<u>-31.422.064,75</u>
11. Sonstige Steuern	<u>6.505.698,65</u>	<u>6.318.395,83</u>
12. Jahresfehlbetrag	<u>-62.491.926,38</u>	<u>-37.740.460,58</u>
13. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-23.410.940,30	-6.591.184,86
14. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	<u>11.967.130,43</u>	<u>20.920.705,14</u>
15. Bilanzverlust	<u>-73.935.736,25</u>	<u>-23.410.940,30</u>

Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Anhang zum Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

(1) Grundlagen

Der Jahresabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, (HPA) wurde gemäß § 13 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 Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Das Geschäftsjahr der HPA entspricht dem Kalenderjahr.

(2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend planmäßig linear abgeschrieben. Hierbei liegen die Nutzungsdauern zwischen 3 und 5 Jahren. Die HPA hat keine selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände aktiviert.

Sachanlagen werden grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten und, sofern sie der Abnutzung unterliegen, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen bewertet.

Die Nutzungsdauern liegen zwischen 3 (Hardware) und 75 Jahren (Eisenbahnbrücken aus Stahl). Bei voraussichtlich dauernden Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen.

Fremdkapitalzinsen gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB sind lediglich in die bisher angefallenen Herstellungskosten von „Kaimauer“ einbezogen worden.

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

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

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet.

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

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

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

Pensionsrückstellungen werden gemäß Beschluss der Senatskommission der FHH für öffentliche Unternehmen vom 30. November 2010 nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) bilanziert. Die korrespondierende Forderung gegen die FHH ist 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 zum Abschlussstichtag verwendete Rechnungszinssatz beträgt 3,68 %.

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 3,68 % (im Vorjahr: 4,01 %).

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 38.740 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.

Eine Aufwandsrückstellung nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. in Höhe von insgesamt 5.000 TEUR wurde gemäß Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB beibehalten.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

sätzen durch einen Abbau in späteren Geschäftsjahren in absehbarer Zeit nicht zu Steuerbe- und -entlastungen.

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

(3) Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

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

Die Finanzanlagen beinhalten Anteile an folgenden verbundenen Unternehmen:

CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (TEVG)

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25 TEUR, von dem 100% von der HPA übernommen worden sind. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2017 beträgt 28 TEUR (27 TEUR), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 beträgt 1 TEUR (1 TEUR).

CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg (TEG)

Alleinige Kommanditistin, seit Übernahme der Anteile der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) zivilrechtlich per 14. Dezember 2017, ist die HPA mit einer Kommanditeinlage von 14.100 TEUR, von der 100 TEUR bisher einge-

zahlt worden sind. Komplementärin ist die TEVG, ohne am Vermögen der Gesellschaft beteiligt zu sein. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2017 beträgt -710 TEUR (-2.120 TEUR), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 beträgt 322 TEUR (-240 TEUR).

CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Hamburg (CGH)

Vom Stammkapital der Gesellschaft in Höhe von 100 TEUR hat die HPA einen Anteil von 100% übernommen. Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2017 beträgt 380 TEUR (-65 TEUR), der Überschuss des Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 beträgt 445 TEUR (-534 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 2017 beträgt 27 TEUR, der Überschuss des Rumpfgeschäftsjahres vom 1. Juli bis 31. Dezember 2017 beträgt 2 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 2017 beträgt 13.109 TEUR, der Überschuss des Rumpfgeschäftsjahres vom 1. Juli bis 31. Dezember 2017 beträgt 292 TEUR.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.992	6.052
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	219.318	236.905
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	206.577	204.253
sonstige Vermögensgegenstände	29.945	26.802
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	256.255	269.759
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	206.577	204.253

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 101.621 TEUR (im Vorjahr 120.205 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 117.698 TEUR (im Vorjahr 116.700 TEUR) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen sind 95.521 TEUR (im Vorjahr 95.620

TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betragen 0 TEUR (im Vorjahr 2.277 TEUR). In den sonstigen Vermögensgegenständen ist ein in Bau befindliches Feuerlöschboot enthalten (13.477 TEUR), das im Laufe des Geschäftsjahres 2018 fertiggestellt werden wird.

Eigenkapital

in TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	889.201	883.283
davon Kapitaleinlage	17.885	7
davon Kapitalentnahme	-11.967	-20.921
Bilanzverlust	-73.935	-23.411
davon aus Jahresergebnis	-62.492	-37.740
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	11.967	20.921
Eigenkapital	965.266	1.009.872

Aus der Kapitalrücklage sind 11.967 TEUR entnommen worden, davon 2.566 TEUR für laufende Aufwendungen und 9.401 TEUR für Abschreibungen und Abgänge von aus der „HHLA-Milliarde“ finanziertem Anlagevermögen. Bei

den Einlagen handelt es sich in Höhe von 15.202 TEUR um Kapitalstärkungen und in Höhe von 2.683 TEUR um Schiffe der Polizei, Feuerwehr und des LSBG zur Verwendung in der FLH.

Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Die HPA erhielt öffentliche Zuwendungen für die Investitionen und Projekte zum Erhalt und Ausbau der allgemeinen Infrastruktur, die überwiegend dem Sonderposten zuge-

führt wurden. Die Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse 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	31.12.2017	31.12.2016
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	249.491	223.328
Rückstellungen für den Personalbereich	12.609	13.606
Andere sonstige Rückstellungen	90.821	89.603
davon für ausstehende Rechnungen	19.104	16.190
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	33.673	31.049
davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	24.536	29.217
Gesamtbetrag der Rückstellungen	352.921	326.537

Für die *Pensionsrückstellungen* wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 3,68% sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0% zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0% für Arbeiter/Angestellte und 2,0% für Beamte. Es wurden die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten zehn Jahre lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

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

Die Rückstellung für *Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut* besteht aus einer langfristigen Nachsorgeverpflichtung für die Schlickdeponien der HPA (33.673 TEUR).

Die Rückstellung für *Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke (HAW)* wurde für Bodenverunreinigungen des seinerzeit an die HAW vermieteten Grund und Bodens gebildet (5.000 TEUR).

Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	321.061	249.836
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	23.560	16.557
davon mit einer Restlaufzeit über 1 bis 5 Jahre	114.665	104.870
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	182.836	128.409
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	12	12
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	12	12
davon mit einer Restlaufzeit über 1 bis 5 Jahre	0	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.008	12.835
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	14.008	12.835
davon mit einer Restlaufzeit über 1 bis 5 Jahre	0	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	35.614	3.571
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	35.614	3.571
davon mit einer Restlaufzeit über 1 bis 5 Jahre	0	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	11.087	19.316
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	11.045	19.261
davon mit einer Restlaufzeit über 1 bis 5 Jahre	42	55
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	381.782	285.570
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	84.239	52.236
davon mit einer Restlaufzeit über 1 bis 5 Jahre	114.707	104.925
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	182.836	128.409

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 35.111 TEUR (im Vorjahr 3.294 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie

mit 503 TEUR (im Vorjahr 277 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit der FHH.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Haftungsverhältnisse

Die HPA ist als Kommanditistin der TEG mit einer Einlage in Höhe von 7.191 TEUR beigetreten und hat zivilrechtlich zum 14. Dezember 2017 die Einlage der FHH in

Höhe von 6.909 TEUR übernommen. Von den insgesamt 14.100 TEUR ist die Summe von 14.000 TEUR ausstehend. Von einer Inanspruchnahme wird aufgrund des bestehenden Finanzierungskonzepts nicht ausgegangen.

Zum 1. Juli 2017 ist die HPA als Kommanditistin der FLH mit einer Einlage in Höhe von 100 TEUR beigetreten, die komplett eingezahlt ist.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	55.021	60.119
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	37.759	39.076
Bestellobligos	223.085	288.869
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	61.829	62.335
Kampfmittelräumung	956	1.957
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	340.891	413.280

(4) Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Gliederung der Umsatzerlöse

in TEUR	2017	2016
Mieterlöse Flächen	71.241	69.075
Mieterlöse Kaimauern	17.375	17.049
Sonstige Mieterlöse	9.163	7.823
Gesamtmieterlöse	97.779	93.947
Hafenentgelte	51.984	52.266
Hafenbahnerlöse	20.473	20.490
Elbtunnel-/Brückenentgelte	84	125
Gebühren	3.147	2.539
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	16.519	15.249
Periodenfremde Umsatzerlöse	2.101	211
Summe der Umsatzerlöse	192.087	184.827

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 17.375 TEUR (im Vorjahr 17.049 TEUR) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 12.608 TEUR (im Vorjahr 12.265 TEUR) eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 4.767 TEUR (im Vorjahr 4.784 TEUR). Diese beinhaltet die lineare Verteilung der Gewinnmarge aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten sowie die Aufzinsungsbeträge der daraus resultierenden Forderungen. Bei dem Ausweis der Aufzinsungsbeträge unter den Umsatzerlösen handelt es sich um ein Wahlrecht, das die HPA aus Gründen der übersichtlicheren Darstellung ausgeübt hat.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 19.026 TEUR (im Vorjahr 98.021 TEUR) dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zugeführt, während ertragswirksam 20.530 TEUR (im Vorjahr 18.807 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge betrugen im Geschäftsjahr 4.098 TEUR (im Vorjahr 26.300 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen.

Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 11.003 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) und betreffen im Wesentlichen die Ausbuchung von in Vorjahren nicht realisierten Zuwendungserträgen seitens Bund und EU.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 3.464 TEUR (im Vorjahr 570 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 8.691 TEUR (im Vorjahr 3.908 TEUR).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 26.920 TEUR (im Vorjahr 8.722 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 73.936 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

(5) Sonstige Erläuterungen

Mitarbeiter

Die HPA beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.756 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.759). Es handelt sich hierbei um 171 Beamte (im Vorjahr 177) und 1.585 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.582). Von den Mitarbeitern sind 219 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 196).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurde über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2023 bzw. 2037)

ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2017 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt 1.004 TEUR sowie -16.058 TEUR. Er wurde aufgrund allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark-to-Market) ermittelt. Die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft sind identisch („Critical Terms Match Method“), daher ist eine Bewertungseinheit gebildet worden. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2017 beträgt 16.940 TEUR bzw. 49.190 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 400 TEUR bzw. 2.279 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2017 berechnete Gesamthonorar beläuft sich auf 82 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2017 in Höhe von 67 TEUR, andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 15 TEUR.

Aufsichtsrat

Frank Horch
Aufsichtsratsvorsitzender
Präses der Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Jens Lattmann (bis 19.12.2017)
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender
Staatsrat der Finanzbehörde

Bettina Lenz (ab 20.12.2017)
Staatsrätin der Finanzbehörde

Herrmann Ebel
Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG

Jana Schiedek
Staatsrätin der Behörde für Kultur und Medien

Christine Beine
Leiterin Geschäftsbereich Infrastruktur,
Handelskammer Hamburg

Rolf Kirchfeld (bis 19.12.2017)
Ehem. Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG,
Hamburg

Michael Pollmann (ab 20.12.2017)
Staatsrat der Behörde für Umwelt und Energie

Ralf Surm
Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Silvia Nitsche-Martens
Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority

Stefan Rechter
Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Herr Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Herr Matthias Grabe (seit 01.10.2017)

Herr Wolfgang Hurtienne (bis 11.01.2017)

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 1 TEUR gezahlt.

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betrugen insgesamt 391 TEUR. Hiervon stellen 310 TEUR eine fixe und 81 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

	Meier	Grabe
	TEUR	TEUR
Fixe Komponente	265	45
davon Dienstwagen	14	1
Maximale variable Komponente 2017	75	6
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	340	51

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 6. März 2018 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

5.1.5 Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen. Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht immer durchgeführt werden.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden auf <http://www.hamburg-port-authority.de> unter den Menüpunkten Presse/Broschüren und Publikationen im HPA Finanzbericht 2017 veröffentlicht.

Konzernverhältnisse

Die HPA ist Mutterunternehmen im Sinne des § 290 HGB und hat für das Geschäftsjahr 2017 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 Freien und Hansestadt Hamburg einbezogen.

Der Konzernabschluss wird im Internet veröffentlicht.

Hamburg, den 29. März 2018

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Matthias Grabe
Geschäftsführer

Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

1 Geschäftsmodell

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) betreibt seit 2005 ein zukunftsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand und ist überall dort aktiv, wo es um Effizienz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur im Hamburger Hafen geht. Den sich ständig verändernden Rahmenbedingungen des Hafens begegnet die HPA mit intelligenten und innovativen Lösungen. Zudem hat die HPA mit der Gründung der Tochtergesellschaft Cruise Gate Hamburg (CGH) die Rahmenbedingen für die erfolgreiche Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäfts in Hamburg geschaffen. Das ganzheitliche Flottenmanagement für die Freie und Hansestadt Hamburg wird seit Juli 2017 mit der neu gegründeten Flotte Hamburg GmbH & Co. KG erfolgreich durch die HPA wahrgenommen. Die HPA ist verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartner für alle Fragen hinsichtlich der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Hafenbahnanlagen und des Immobilienmanagements im Hafen. Zudem gestaltet sie im Rahmen des globalen Megatrends der Digitalisierung die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus diesen 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 zudem die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr.

2 Ziele und Strategien

Im Geschäftsjahr 2017 wurden zentrale Unternehmensziele erreicht sowie strategische Weichen gestellt, um zukünftigen Anforderungen zu begegnen. Der Schwerpunkt lag dabei insbesondere im Bereich der HPA Unternehmensstruktur, in der Modernisierung der Hafeninfrastruktur, der Optimierung aller Verkehrsströme sowie der Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. Darüber hinaus investiert die HPA konsequent in innovative Technologien und treibt neben der digitalen Vernetzung auch die Vernetzung unter den führenden Häfen der Welt aktiv voran. Den Rahmen für alle Aktivitäten bilden Wirtschaftlichkeit und finanzielle Transparenz. Dabei agiert die HPA stets ressourcenschonend und wird so ihrer Verantwortung für den Hafen in der Stadt gerecht.

Mit dem Prozess HPAnext/HPA[go] wurde 2017 ein zentraler Unternehmensprozess umgesetzt, der die Finanzströme der öffentlichen und kommerziellen Aufgabenbereiche innerhalb der HPA trennt und transparent darstellt. Die damit verbundene Einführung einer Spartenrechnung schafft die Grundlage, um tragfähige und insbesondere mit EU-Recht konforme Geschäftsmodelle auf Spartenebene zu entwickeln und langfristig neue Geschäftsfelder zu erschließen. Somit festigt die HPA ihre Wettbewerbsfähigkeit und stellt sich den Anforderungen an ein modernes und dienstleistungsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand. Hierzu wird ebenfalls die 2017 umgesetzte Etablierung des ganzheitlichen Flottenmanagements für die Freie und Hansestadt Hamburg unter dem Dach der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG als Tochterunternehmen der HPA einen Beitrag leisten.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Hamburger Hafens zu einem modernen, wettbewerbsfähigen und intelligenten Hafen der Zukunft erfolgt auf Basis einer bedarfsgerecht funktionierenden Infrastruktur und unter ständiger Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse sowie der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen. Im diesem Kontext lagen die strategischen Schwerpunkte 2017 auf der Sicherstellung der Zugänglichkeit zum Universalhafen Hamburg. Insbesondere ergeben sich Herausforderungen durch das Wachstum der Schiffsgrößen, die gezielte Planungen und Umgestaltungen des Hafenlayouts erfordern. Auf der Basis klar strukturierter Konzepte kommt die HPA dieser Aufgabe nach und verfolgt den Aus- und Umbau der Hafenanlagen. Insbesondere die Maßnahmen Westerweiterung, Neue Querung Köhlbrand, der Ausbau der vorhandenen Kreuzfahrtliegeplätze sowie die Entwicklung im Mittleren Hafen machen dieses Engagement deutlich. Mit der 2017 fertiggestellten Erweiterung der Einfahrt des Vorhafens wird ein weiterer Meilenstein erreicht. Außerdem wurden im alle laufenden Klageverfahren gegen die Fahrinnenanpassung durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts beendet, so dass ein wichtiges Etappenziel zur Sicherstellung einer besseren Erreichbarkeit des Hafens erreicht wurde.

Ein weiterer strategischer Schwerpunkt lag in der Optimierung der Verkehrsströme im Hafen. Hierbei spielt die Entflechtung der Verkehre eine strategische Rolle. Mit der Eröffnung der Retheklappbahnbrücke im Dezember 2017 und mit den planmäßigen Baufortschritten an der neuen Bahnbrücke Kattwyk wird dieser Prozess an kritischen Infrastrukturpunkten im Hafen vorangetrieben. Gleichzeitig optimiert die HPA die benötigte Hinterland- sowie seeseitige Anbindung weiter und unterstützt die Verbesserung der Verkehrsströme im Hafen und Umland.

Besondere Erfolge erzielte die HPA bei der Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. Dazu wurde der Ausbau und die Vermarktung von Gewerbeflächen und der kommerziell nutzbaren Infrastruktur im Hafengebiet konsequent vorangetrieben. Die Ansiedlung der Unternehmen Goodman, Liebherr-Nenzing Service GmbH sowie eines Verteilerzentrums für den Versand-Dienstleister Amazon bilden wichtige Meilensteine zur Weiterentwicklung des Hamburger Hafens als attraktiver Logistikstandort.

Dazu entwickelt die HPA den Wirtschaftszweig der Kreuzfahrt im Hafen nachhaltig weiter. So konnte ein neuer Rekord bei den Schiffsanläufen und Passagierzahlen erreicht werden. Aber auch für die langfristige Entwicklung des Kreuzfahrtstandortes Hamburg wurden in Zusammenarbeit zwischen der HPA und der Cruise Gate Hamburg (CGH) strategische Schritte getätigt.

Im Bereich der Digitalisierung entwickelte die HPA zusammen mit Ihren Partnern den Hamburger Hafen weiter zu einem der intelligentesten Häfen der Welt. Sie investierte konsequent in innovative IT-Anwendungen und pilotierte diverse Projekte im Rahmen des smartPORT-Programms für einen innerstädtischen Hafen und entwickelte diesen zusammen mit ihren Stakeholdern konsequent weiter – durch Technologien wie zum Beispiel Internet of Things (IoT) und die Erprobung des neuen Kommunikationsstandards 5G. Die HPA forcierte ebenso die interne digitale Transformation im gesamten Unternehmen, förderte nachhaltige Standards für Häfen und trieb die Vernetzung zwi-

schen Häfen weltweit entlang der Logistikkette voran. Dazu kooperierte die HPA sowohl lokal als auch international mit zahlreichen Partnern und fokussierte sich auf einen kontinuierlichen und projektbezogenen Dialog mit den Akteuren im Hafen und der Politik. Die HPA festigte die überregionale Bedeutung des Hamburger Hafens unter anderem durch den Ausbau des globalen Netzwerks chainPORT, das Synergien durch internationale Hafenkooperationen nutzbar macht.

Zudem wurde die HPA ihrer ökologischen und sozialen Verantwortung in der Gesellschaft gerecht, in dem sie die Reduzierungen der Emissionen im Hafen und im eigenen Unternehmen voranbrachte. Der ganzheitliche Ansatz der HPA mit einem ausgeglichenen Zusammenspiel von ökonomischen, ökologischen sowie sozialen Zielen bildet die Prämisse für die nachhaltige Existenz des Hafens in der Stadt. Konkrete Beispiele im Flottenmanagement, bei der Erprobung und Nutzung von Landstrom und der Einführung einer Umweltkomponente im Bereich der Hafengelder spiegeln die gelebte Verantwortung wider.

3 Wirtschaftliches Umfeld

Nachdem der Hamburger Hafen im Jahr 2016 seinen Gesamtumschlag noch stabilisieren konnte, ist dieser im Jahr 2017 zurückgegangen. Die Entwicklung ist maßgeblich auf die weiterhin ausstehende Umsetzung der Fahrinnenanpassung sowie auf das weiter wachsende Angebot von Hafenumschlagkapazitäten in der Nordrange aber auch in den Südhäfen Europas sowie im osteuropäischen Raum zurück zu führen. Die durch die ausstehende Fahrinnenanpassung eingetretene aber auch erwartete Abkühlung der Umschlagsentwicklung wird von der HPA konsequent genutzt, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur für die steigenden Verkehrsmengen nach Anpassung der Fahrinne kontinuierlich zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere die Entflechtung der Verkehrsträger Straße und Schiene, die Ertüchtigung der Kaimauern, die Aufweitung der wasserseitigen Zufahrten und auch die Digitalisierung der Prozessabläufe.

Der Hamburger Hafen steht derzeit unter erheblichem Wettbewerbsdruck. Unter den vier größten Häfen der Nordrange lag der Anteil Hamburgs am Gesamtumschlag mit 15,2% um 0,4 Prozentpunkte unter dem Niveau des Vorjahres. Der Marktanteil des Hamburger Hafens für den Container-Umschlag in TEU ging binnen eines Jahres von 24,2% auf 22,9% zurück.

Der Hamburger Hafen verzeichnete einen Gesamtumschlag von 136,5 Mio. t und lag damit um -1,2% unter der Vergleichszahl aus dem Jahr 2016. Der Import ging um -0,8% zurück. Der Rückgang des Exportes lag bei -1,8%.

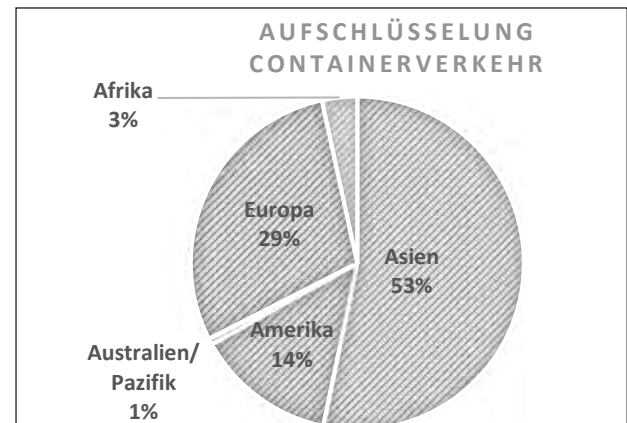
Der Tonnageanteil der Container macht mit 90,3 Mio. t etwa 66% des Gesamtumschlages des Hamburger Hafens aus. Während der Containerumschlag in t um -1,5% zurückging, zeigte sich gemessen in TEU ein Rückgang um -1,0% auf 8,8 Mio. TEU. Ausschlaggebend dafür war ein Rückgang im Umschlag leerer Container um -6,9%, hingegen lag die Abfertigung beladener Boxen mit 7,6 Mio. TEU auf Vorjahresniveau.

Im Hamburger Hafen fanden insgesamt 8.050 umschlagzeugende Anläufe von Seeschiffen statt. Dies entspricht einem Rückgang von -6,3% gegenüber dem Vorjahr. Der prozentual hohe Rückgang ist im Wesentlichen auf die kontinuierlich steigende Schiffsgröße zurück zu führen.

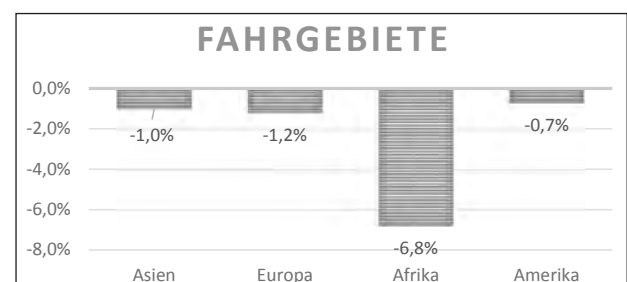
Der Anteil von Containerschiffen lag bei etwa 45%. Für Massengutschiffe (einschl. Tanker) betrug er 26% und für Stückgutschiffe 21%. Der Rest in Höhe von rund 8% ver-

teilte sich auf RoRo-, Passagier- und verschiedene Spezialschiffe.

Die Aufschlüsselung des Containerverkehrs von und nach Hamburg auf die verschiedenen Erdteile zeigt hingegen weitgehend stabile Anteile. Für die Fahrtgebiete in Asien (53,3%), Amerika (13,6%) und Australien/Pazifik (0,6%) ergaben sich in 2017 jeweils leichte Anteilserhöhungen zu Lasten der Fahrtgebiete in Europa (29,1%) und Afrika (3,4%).



Beim Blick in einzelne Fahrtgebiete des Hamburger Hafens zeigt sich im Geschäftsjahr ein uneinheitliches Bild. Die prozentualen Veränderungen der jeweiligen Kontinente sind in der folgenden Grafik dargestellt. Innerhalb der Regionen gab es jedoch teilweise deutliche Verschiebungen.



Im Hinterlandverkehr – eine traditionelle Stärke des Hamburger Hafens – wurde eine Verschärfung des Wettbewerbs spürbar, die sich unter anderem durch ein sehr offensives Marketing des Rotterdamer Hafens im angestammten Hinterland des Hamburger Hafens zeigte. Gleichwohl hat der Hinterlandumschlag von Containern nach zunächst schwachem Jahresverlauf zuletzt deutlich zugelegt, so dass im Containerverkehr mit dem Hinterland – gemessen in TEU – insgesamt ein leichter Zuwachs um +0,4% verzeichnet wurde.

Bei der Menge der durch die Hafenbahn transportierten Güter war 2017 ein leichter Rückgang zu beobachten. Der schienengebundene Verkehr folgt damit dem Trend der insgesamt rückläufigen Hinterlandverkehre des Hafens. Im schienengebundenen Containerverkehr wurden insgesamt 2,33 Mio. TEU bewegt, etwa 1% weniger als im Rekordjahr 2016. Die auf der Schiene transportierte Ladungsmenge betrug mit 45,5 Mio. t etwa 1,9% weniger als im Vorjahr. 58.452 Züge mit mehr als 1,55 Mio. Wagen befuhren hierfür im Jahr 2017 das Netz der Hafenbahn. Trotz des leichten Rückgangs konnte der Schienenverkehr seinen Marktanteil im Jahr 2017 auf hohem Niveau halten. Dabei wurde die Effizienz in der Entwicklung der Bahnverkehre erneut gesteigert. Sie erreichte im Containerverkehr mit durch-

schnittlich rund 72 beförderten Standardcontainern pro Zug ein Rekordniveau.

In der Kreuzschifffahrt wurden im Hamburger Hafen mit 198 Anläufen und über 810.000 Passagieren neue Rekorde aufgestellt. Damit hat Hamburg seine Position als bedeutendster Kreuzfahrthafen Deutschlands unterstrichen. Für das Jahr 2018 werden an den Cruise Terminals 220 Schiffsanläufe erwartet, so dass mit einer Passagierzahl von rund 880.000 gerechnet wird. Die wesentliche Grundlage für diesen Erfolg bildete die von der HPA gegründete Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH).

4 Geschäftsverlauf

Die HPA hat sich auf die effiziente Umsetzung wichtiger Ausbauprojekte konzentriert und die Modernisierung der Prozesssteuerung weiter vorangetrieben. Die geografische Lage des Hamburger Hafens erfordert eine Konzentration darauf, die Verkehrsmengen und insbesondere die Schiffsgrößen bedarfsgerecht abzufertigen. Mit Blick auf diese Herausforderungen wurden auf allen Verkehrsträgersystemen (Wasserweg, Straße und Schiene) die Ertüchtigung und der Ausbau vorangetrieben. Gleichzeitig wurde der sukzessive Ausbau der Hafenflächen durch mehrere Neuansiedlungen erfolgreich umgesetzt.

4.1 Flächenentwicklung

Für die Entwicklung des Universalhafens Hamburg ist die intensive Nutzung der begrenzten Hafenflächen nach wie vor ein wesentlicher Aspekt der HPA-Geschäftspolitik. Die HPA verfolgt ein kundenorientiertes Flächenmanagement unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Wertschöpfung. Auf dieser Grundlage hat die HPA im Geschäftsjahr ihr Ziel weiterverfolgt, Entwicklung, Vermietung und den Ausbau von Hafenflächen nachhaltig – d.h. vorausschauend – zu optimieren.

Unter anderem wurde der Aufbau des Konzepts der „Wirtschaftseinheiten und Regionalgebiete“ vorangetrieben. In diesem Konzept zur Steigerung der Flächeneffizienz und der durch die Mieten auf den HPA eigenen Hafenflächen generierten Einnahmen ist vorgesehen, den Hafenterrain für die Zukunft jeweils spezifische Entwicklungsschwerpunkte zuzuweisen. Investitionen und Ansiedlungen erfolgen dann perspektivisch entsprechend den zugeordneten Branchen. Langfristig wird das Konzept dazu führen, dass die vorhandene Infrastruktur intensiver genutzt wird, da vermehrt Mieter mit vergleichbaren Ansprüchen an die Flächen und die Infrastruktur in den jeweiligen Hafenterrain angesiedelt werden.

Parallel zum Aufbau des Konzepts der „Wirtschaftseinheiten und Regionalgebiete“ arbeitete die HPA weiterhin daran, die gewerblich industrielle Flächennachfrage der Hafenwirtschaft bedienen zu können. So gingen beispielsweise die Jahr 2016 begonnenen Voruntersuchungen zur Herrichtung der neuen Hafennutzungsfläche „Altenwerder West“ in die nächsten Bearbeitungsphasen. Die HPA hat im Geschäftsjahr entsprechende Aufträge vergeben. In zu vertiefenden Analysen sollen die Auftragnehmer die technischen, umweltbezogenen und administrativ-organisatorischen Grundlagen der Flächennutzung ermitteln. Das Klageverfahren gegen die Hafenplanungsverordnung, durch die das Areal „Altenwerder West“ per Senatsbeschluss im Mai 2016 aus dem Hafenerweiterungsgebiet in das Hafennutzungsgebiet überführt wurde, ist noch nicht abgeschlossen.

Für die Weiterentwicklung und Neuausrichtung des Areals „Steinwerder Süd“ wurde ein Markterkundungsverfahren – ausgestaltet als internationaler Ideenwettbewerb – abge-

schlossen. Der Wettbewerb lieferte eine Vielzahl innovativer Ideen für die zukünftige Nutzung des Areals. Auf Basis dieser Beiträge wird derzeit ein Konzept für eine Ausschreibung erarbeitet. Um eine schnelle Umsetzung zu ermöglichen, hat parallel die Erarbeitung der Unterlagen für den Planfeststellungsantrag begonnen.

Der Kreuzfahrtsektor ist weiterhin geprägt von einer rasanten Schiffsgrößenentwicklung sowie stetig steigenden Passagierzahlen und Schiffsanläufen. Die HPA hat die Analyse möglicher zusätzlicher Standorte im Hafen fortgesetzt, um auf den weiter steigenden Bedarf an Abfertigungskapazitäten im Hamburger Hafen vorbereitet zu sein. Im Zuge dessen soll in der HafenCity der Neubau des Cruise Center 1 erfolgen. Dieses Terminal wird in das Gesamtbauvorhaben des südlichen Überseequartiers integriert und ist Bestandteil eines Gebäudekomplexes aus Einkaufszentrum und Hotel.

4.2 Realisierung des Investitionsprogramms

Das Investitionsprogramm wurde wesentlich durch die Projekte Verkehrsanbindung Burchardkai, Neue Bahnbrücke Kattwyk sowie Rethelklappbrücke getragen. Durch den Abschluss des Projekts Anpassung Einfahrt Vorhafen konnte im März 2017 die wasserseitige Zugänglichkeit des Mittleren Hafens deutlich verbessert werden. Auch der Neubau der Rethelklappbrücke wurde im Dezember 2017 mit der Inbetriebnahme der Bahnklappbrücke abgeschlossen, so dass nach der bereits im Jahr 2016 erfolgten Inbetriebnahme der Straßenklappbrücke nunmehr die gesamte neue Brücke ihrer Bestimmung übergeben wurde. Im Projekt Neue Bahnbrücke Kattwyk wurden die Bauleistungen für die landseitige Erschließung auf der Ost- sowie der Westseite planmäßig fertiggestellt. Die Gründung der Eisenbahnhubbrücke sowie das Betriebsgebäude befinden sich in der Ausführung. Im Projekt Verkehrsanbindung Burchardkai wurde im Juni 2017 die Verkehrsfreigabe des Altenwerder Damms über die neue, östliche Straßenbrücke erteilt. Im Jahresverlauf wurden zudem die Widerlager sowie der Stahlbau und Korrosionsschutz der neuen zweigleisigen Eisenbahnbrücke fertiggestellt.

Im Rahmen des Bauprogramms der Hafenbahn wurden insgesamt 22 Weichen sowie 6.000 Gleismeter erneuert. Schwerpunktmäßig wurden 3,2 km Gleise und 10 Weichen des Hafenbahnhofs Alte Süderelbe, 0,8 km und 7 Weichen im Bahnhof Waltershof und 1,4 km Gleise im Bahnhofsteil Altenwerder Ost erneuert. Im Bereich Oberbau erfolgten Instandsetzungsarbeiten an zahlreichen Standorten im Gesamten Hafenbahnnetz. Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik wurde im Bereich Hausbruch eine neue elektrische Weichenheizung errichtet. Des weiteren begann im Bahnhofsteil Dradenau die Teilerneuerung des Stellwerks Waltershof.

Die Grundsanierung der Oströhre des St. Pauli Elbtunnels ist im Bereich der Wand und des Gewölbes abgeschlossen. Die Sanierungsarbeiten des unteren Tunnelquerschnitts sind ebenfalls weit fortgeschritten. Derzeit erfolgt die Erneuerung der technischen Ausrüstung sowie Arbeiten externer Leitungsträger, die die Tunnelröhre für ihre Leitungstrassen nutzen. Die Verkehrsfreigabe der Oströhre erfolgt nach Abschluss sämtlicher Arbeiten im ersten Halbjahr 2019. Im Anschluss wird mit der Sanierung der westlichen Tunnelröhre begonnen. Hier erfolgen aktuell umfangreiche Bauwerksuntersuchungen und Planungsleistungen.

4.3 Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Eine leistungsfähige, wasserseitige Zugänglichkeit ist Voraussetzung für den Hamburger Hafen, um seine Funktion als Drehscheibe im internationalen Warenverkehr und

damit die Sicherung der wirtschaftlichen Zukunft zu gewährleisten. Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bleibt daher eine der zentralen Herausforderungen für den Hafen. Die dafür notwendigen Arbeiten können erst beginnen, wenn ein vollzugsfähiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Dies ist bisher nicht der Fall, da zwei Umweltverbänden gegen die vom Bund und Hamburg erlassenen Planfeststellungsbeschlüsse beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) geklagt und im Zuge eines Eilverfahrens einen Baustopp erwirkt hatten. In seinem Urteil vom 09.02.2017 hat das Gericht die Planfeststellungsbeschlüsse für nicht vollziehbar erklärt, da einige wenige Aspekte im Zusammenhang mit dem europäischen Umweltrecht nicht ausreichend gewürdigt worden seien. Bis auf diesen wenigen rechtlichen Mängel, wurden die Planfeststellungsbeschlüsse jedoch vom BVerwG bestätigt, so dass nach der Heilung der vom Gericht erkannten Rechtsfehler mit der Realisierung des Fahrrinnenausbaus begonnen werden kann.

Die Projektteams der HPA und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben im Frühjahr 2017 die hierfür erforderlichen Arbeiten aufgenommen und werden diese voraussichtlich im Februar/März 2018 mit einem Planergänzungsantrag abschließen. Das darauf unmittelbar

folgende, von den Planfeststellungsbehörden Hamburgs und des Bundes durchgeführte Planergänzungsverfahren zielt auf eine Zulassung der vorgenommenen Planänderungen als Voraussetzung für den Baubeginn des Fahrrinnenausbaus ab. Dies erscheint in der zweiten Jahreshälfte 2018 möglich, ist aber angesichts eines ungewissen Verfahrensverlaufs nicht sicher vorhersehbar. Die Realisierung der Fahrrinnenanpassung unterliegt damit weiterhin zeitlichen Risiken, zumal der Planergänzungsbeschluss erneut beklagt werden kann.

Alle weiteren gegen den geplanten Fahrrinnenausbau gerichteten Klagen wurden im November und Dezember 2017 vom BVerwG verhandelt und in Urteilen vom 28.11.2017 und 20.12.2017 abgewiesen. Damit sind derzeit keine Klagen mehr gegen den geplanten Fahrrinnenausbau beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Für das Projekt Westerweiterung des Container Terminals Hamburg (CTH) hat die zuständige Genehmigungsbehörde im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der Beschluss wird derzeit vor dem Verwaltungsgericht beklagt. Neben der Begleitung des Klageverfahrens werden derzeit die technischen Planungen aktualisiert sowie ein Notifizierungsverfahren und eine mietvertragliche Regelung mit dem Betreiber Eurogate vorbereitet.

5 Finanzielle Leistungsindikatoren

5.1 Ertragslage

In TEUR	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	192.087	184.827	7.260
hiervon Mieterlöse	97.779	93.947	3.832
hiervon Hafenbetrieb	72.541	72.881	-340
hiervon Sonstige	21.767	17.999	3.768
Materialaufwand	145.386	165.101	-19.715
Personalaufwand	116.688	110.159	6.529
Abschreibungen	49.443	47.741	1.702
Sonstiger betrieblicher Aufwand	53.666	78.041	-24.375
Jahresüberschuß/-fehlbetrag	-62.492	-37.740	-24.752
Auflösung Kapitalrücklage	11.967	20.921	- 8.954
Verlustvortrag	-23.411	-6.591	- 16.820
Bilanzergebnis	-73.936	-23.411	- 50.525

Die Umsatzerlöse konnten gegenüber dem Vorjahr um 7,3 Mio. EUR gesteigert werden. Diese positive Entwicklung ist im Wesentlichen durch die gestiegenen Mieten (+3,8 Mio. EUR) und Steigerungen im Bereich der sonstigen Erlöse (+3,8 Mio. EUR) bedingt. Wesentlich für die Erhöhung der sonstigen Erlöse ist der erstmalige Ausweis von Einnahmen für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der neu gegründeten Tochtergesellschaft Flotte Hamburg GmbH & Co. KG.

Wesentlicher Treiber für die Abnahme des Materialaufwandes gegenüber dem Vorjahr (-19,7 Mio. EUR) ist die Unterschreitung des Vorjahresvolumens bei den Projekten. Dieser strukturelle Effekt ergibt sich aus der Fertigstellung von Projekten mit hohem Aufwand im Vorjahr und dem daraus resultierenden entsprechend hohen Vergleichsniveau.

Der im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 Mio. EUR gestiegene Personalaufwand ist insbesondere aus Sondereffekten aus

der Anpassung der Bewertung der Pensionen zu begründen. Der reine Personalaufwand stieg gegenüber dem Vorjahresniveau um 3,2 Mio. EUR an. Dieses Volumen basiert auf den Anpassungen aus Tarifsteigerung und weiteren strukturellen Anpassungen der tariflichen Entlohnungssystematik.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr um 24,4 Mio. EUR gesunken. Im Jahr 2016 waren hier Sondereffekte aus der Neubewertung der Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen sowie die Schadenersatzzahlung für die vorzeitige Beendigung eines Mietvertrages enthalten.

Der Jahresfehlbetrag fällt mit -62,5 Mio. EUR um 24,8 Mio. EUR höher als im Vorjahr aus. Diese Veränderung ist insbesondere auf den Wegfall von Einmaleffekten im Vorjahr zurückzuführen. Im Wesentlichen betrifft dies Entlastungen aus der Neubewertung der Pensionslasten (9 Mio.

EUR), die Auflösung der sogenannten Capping-Rückstellung (15 Mio. EUR) sowie die reduzierten betrieblichen Zuschüsse, die im Jahr 2017 in Höhe von 15 Mio. EUR als Einzahlung in die Kapitalrücklage zugeführt wurden. Ferner war das Jahr 2016 durch eine Entschädigungszahlung (18 Mio. EUR) belastet. Unter Berücksichtigung dieser Sondereffekte bewegt sich der Jahresfehlbetrag 2017 auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Auflösung der Kapitalrücklage in Höhe von 12,0 Mio. EUR sank im Vergleich zum Vorjahr um

9,0 Mio. EUR., da das über die HHLA-Mrd. finanzierte Projektvolumen entsprechend niedriger ausfiel. Im Wesentlichen handelt es sich bei dieser Position um den Ausgleich der Abschreibungen auf Anlagen, die in den Jahren 2009 bis 2014 durch die HHLA-Mrd. finanziert wurden.

5.2 Finanzlage

In Mio. EUR	2017	2016	Veränderung
Darlehensstand	321,1	249,8	71,3
Betriebsmittelkonto	-29,5	5,2	-34,7
Investitionsmittelkonto	0,0	0,0	0,0
Fremdkapitalquote	55,0%	51,2%	

Die Finanzierung erfolgt durch Zuschüsse und Kostenerstattungen der Freien und Hansestadt Hamburg sowie durch die laufenden Umsatzerlöse und Erträge der HPA. Weitere Liquidität wird in Form eines Kontokorrentkredits bei der Kasse Hamburg sichergestellt. Im Geschäftsfeld Public besteht eine strukturelle Unterfinanzierung, da die Aufwendungen für die öffentlichen und hoheitlichen Aufgaben nicht durch Zuschüsse der Freien und Hansestadt gedeckt werden.

Investitionen im Geschäftsfeld Commercial erfolgt durch laufende Erträge und entsprechende Kreditaufnahmen.

Insgesamt war die Zahlungsfähigkeit der HPA im Berichtsjahr gesichert.

5.3 Vermögenslage

In Mio. EUR	2017	2016	Veränderung
Anlagevermögen	1.879,1	1.794,4	84,7
Anlagenintensität	87,6%	86,7%	
Anlagendeckungsgrad	51,4%	56,3%	
Eigenkapital	965,3	1.009,9	-44,6
Eigenkapitalquote	45,0%	48,8%	
Rückstellungen	352,9	326,5	26,4
hiervon Pensionsrückstellungen	249,5	223,3	26,2

Im Geschäftsjahr 2017 lagen die Gesamtinvestitionen der HPA mit 174,7 Mio. EUR um -41,9 Mio. EUR (-19,3%) unter dem Vorjahreswert. Davon entfallen 111,9 Mio. EUR auf das Geschäftsfeld Commercial und 56,3 Mio. EUR auf das Geschäftsfeld Public.

Im Geschäftsfeld Commercial wurde im Wesentlichen in den Ausbau der Hafenbahn inklusive des Bahnanteils der Retheklappbrücke und der Neuen Bahnbrücke Kattwyk 60,2 Mio. EUR investiert. Die Ersatzinvestitionen der Hafenbahn beliefen sich auf 10,5 Mio. EUR. In der Sparte Port Estate wurden in Ausbau und Kernsanierungen verschiedener Gebäude sowie den Flächenerwerb und in Flächenaufwertungen durch Bodensanierungen im Betrachtungszeitraum 38,7 Mio. EUR investiert. Darüber hinaus entfallen 13,4 Mio. EUR auf den Bau des neuen Feuerlöschbootes, das mit Fertigstellung an die Flotte Hamburg GmbH & Co. KG übergeht.

Die Investitionen des Geschäftsfeldes Public beinhalten insbesondere die Ausbauinvestitionen für die öffentlichen

Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz, die nicht im Anlagevermögen der HPA abgebildet werden, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. Für den Ausbau des Straßen- und Brückennetzes inklusive des Straßenteils der Retheklappbrücke wurden 26,3 Mio. EUR und für den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 0,7 Mio. EUR investiert.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen. Dieser beträgt zum 31. Dezember 2017 insgesamt 440,5 Mio. EUR. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber.

Das Eigenkapital der HPA beträgt nunmehr 965,3 Mio. EUR. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist durch den Verlustvortrag des laufenden Jahres unter Berücksichtigung von Kapitalzuführungen bedingt.

Die Rückstellungen teilen sich hauptsächlich in Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 249,5 Mio. EUR und sonstige Rückstellungen von 103,4 Mio. EUR auf. Die Pensionsrückstellungen beziehen sich nahezu hälftig auf 259 Beamte und 2.283 Angestellte. Dem Rückstellungsbetrag stehen Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg in Höhe von 109,6 Mio. EUR gegenüber, welche aus der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg resultieren, die vor der Errichtung der HPA entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

6 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

6.1 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen

	2017	2016	Veränderung
Personalbestand per 31.12.	1.769	1.749	+20
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.756	1.759	-3
Fluktuationsrate	4,4%	3,7%	+0,7

Eine Phase der Konsolidierung in den Vorjahren im Zuge eines effizienten Personalmanagements hat dazu geführt, dass der durchschnittliche Personalbestand 2017 erneut unter dem des Vorjahres geblieben ist. Die ergriffenen Maßnahmen der Vorjahre wurden auch 2017 konsequent weiterverfolgt. Die Erreichung der gesetzten Ziele erforderte wichtige Rekrutierungen in relevanten Bereichen, ohne die zukünftige Aufgaben nicht bewältigt werden können. Der Anstieg um 20 Beschäftigte zum Stichtag 31.12. erfolgte vor allem im letzten Quartal 2017. Dies hat unter anderem den Hintergrund, dass die Rekrutierungsabteilung in der Besetzung bereits geplanter Stellen sehr erfolgreich gearbeitet hat. Dieser Erfolg ist vor dem Hintergrund eines ausgeprägten Fachkräftemangels und wenig attraktiver Tarifstrukturen umso bemerkenswerter.

Die Fluktuationsrate von 4,4% ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte gestiegen. Über die unterschiedlichen Fluktuationskategorien hinweg lässt sich mit Ausnahme der auslaufenden Befristungen keine signifikante Steigerung in den Einzelkategorien feststellen. Die Fluktuationsquote der HPA ist weiterhin auf einem sehr geringen, wenn auch leicht steigenden Niveau.

6.2 Personalstrategie

Im Jahr 2017 lag der Schwerpunkt des Unternehmens auf der Umsetzung und Anpassung der neuen Organisationsstruktur, die in den Projekten HPAnext und HPA[go] erarbeitet wurde. Die neue, funktional ausgerichtete Struktur der HPA hat eine Effizienzsteigerung sowie eine transpa-

rente Trennung von beihilferelevanten und nicht beihilferelevanten Bereichen zum Ziel. Die Verhandlungen mit den Interessenvertretungen der Beschäftigten wurden konstruktiv und erfolgreich durchgeführt. Durch die enge ganzheitliche Beratung der Führungskräfte und den Aufbau von Changekompetenz im Unternehmen konnte der Einsatz von externen Unternehmensberatern deutlich verringert und auf das notwendigste Maß beschränkt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Endverhandlung der neuen Entgeltordnung (EGO) mit dem Arbeitgeberverband Arbeitsrechtliche Vereinigung Hamburg e.V. (AVH) und den Gewerkschaften. Im Ergebnis beinhaltet die neue EGO die grundlegende Überarbeitung und Zusammenfassung der bislang geltenden Tätigkeitsmerkmale (BAT, Betriebslohnabelle und besondere Einzelfallregelungen) in einem Werk. Einige der bisherigen Tätigkeitsmerkmale wurden inhaltlich neu definiert, modifiziert, modernisiert oder aber auch ganz entfernt. Die neue EGO ist rückwirkend zum 01.01.2017 in Kraft getreten.

Ein weiterer strategischer Meilenstein für die HPA ist die Ausgestaltung des Projektes Fit4Future. Ziel dieses Projekts ist die Zukunftssicherung des Unternehmens. Der demographische Wandel und die veränderten Werthaltungen der jüngeren Generationen („Generation Y und Z“) führen zu einem Umbruch auf dem Arbeitsmarkt. Durch Analyse der demographischen Rahmendaten der HPA und relevanten personalstrategischen Impulsen wurden die wesentlichen Handlungsfelder identifiziert. Im Jahr 2018 werden die ersten Themen umgesetzt. Darüber hinaus wird im ersten Quartal 2018 ein realistischer Zeitplan zur Umsetzung der weiteren Teilprojekte (u.a. Personalmarketing, Führungsinstrumente, Nachwuchssicherung, Fachkarrieren, Talentmanagement etc.) erarbeitet und definiert.

6.3 Umweltstrategische Meilensteine

Die Landstromanlage in Altona nahm im April 2017 den regulären Betrieb auf. Durch die Vollversorgung der AIDAsol mit erneuerbarem Strom während der Liegezeiten am Kreuzfahrtterminal Altona konnten 200 Tonnen CO₂ eingespart werden. Diese Maßnahme und die Versorgung der AIDAprima mit LNG (Flüssigerdgas) am Kreuzfahrtterminal Steinwerder unterstützen die Einhaltung der Ziele des Luftreinhalteplans der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die HPA hat zudem die Erstellung der am 30. Juni 2017 beschlossenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Freien und Hansestadt Hamburg intensiv unterstützt und bringt verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Hamburg ein. Für die Umsetzung dieser ambitionierten Projekte wurde eine Projektgruppe mit Beteiligung von BWVI, BUE, HPA und Stromnetz Hamburg gegründet.

Mit der lärmtechnischen Untersuchung von Container- und Kreuzfahrtschiffen im Rahmen der internationalen Projekte Green Cruise Port und Neptunes hat die HPA 2017 wichtige Grundlagen für die im Koalitionsvertrag geforderte Implementierung einer Lärmkomponente ins Hafen-geld erarbeitet.

Die HPA-Tochter Flotte Hamburg GmbH & Co. KG wird künftig alle Ersatzbeschaffungen von Schiffen mit Abgasnachbehandlung ausrüsten. Vorgesehen ist, soweit möglich, eine Kombination von Rußpartikelfiltern und Stickoxidkatalysatoren einzusetzen. Zudem werden Gespräche mit verschiedenen Anbietern über innovative Antriebstechnologien für die Ausstattung von Neubeschaffungen vorangetrieben. Als Folge eines Feldversuchs zur Nutzung des innovativen, umweltfreundlichen Kraftstoffs GTL (Gas-to-

liquid) wurden im Jahr 2017 alle für die Flotte-Kunden HPA, Feuerwehr und LSBG eingesetzten Schiffe auf diesen Treibstoff umgestellt. Die von der Wasserschutzpolizei genutzten Schiffe folgen sukzessive.

Neben technischen Lösungen wurde damit begonnen, Schiffsscrews im energieeffizienten Schiffsbetrieb zu schulen, mit dem Ziel einer deutlichen Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit einer Verringerung der Schadstoffemissionen.

6.4 Konsequente Ausrichtung im digitalen Zeitalter

Die Digitalisierung ist allgegenwärtig, umfassend und eines der wichtigsten Handlungsfelder der nächsten Jahre. Dementsprechend ist diese digitale Transformation auch eine der größten Herausforderungen für die globale Logistikbranche. Die HPA als Infrastrukturbetreiber eines der größten Seehäfen der Welt und Knoten in der Supply Chain, ist sich dieser Herausforderung bewusst. Die in den vergangenen Jahren begonnenen Digitalisierungsvorhaben sowie das smartPORT-Programm wurden konsequent vorangetrieben und neue Innovationsthemen angestoßen. Eines der vorrangigen Ziele aller Digitalisierungsvorhaben und insbesondere des smartPORT-Programms ist es, die Effizienz aller Verkehrsträger zu erhöhen sowie die logistischen und verkehrsrelevanten Prozesse des Hafens zu verbessern.

Die zunehmende Digitalisierung verändert die Ansprüche der Kunden und deren Erwartungshaltung an das Dienstleistungsangebot der HPA grundlegend. In Antizipation auf diese Veränderung wurde im Jahr 2017 im Zuge der Restrukturierung der HPA („HPAnext“) die Stabsseinheit „Chief Digital Officer“ (CDO) gegründet. Um Herausforderungen sowie Chancen der Digitalisierung für die HPA zu identifizieren, anzugehen und bestmöglich zu nutzen, hat die Stabsseinheit im ersten Halbjahr 2017 eine Digitalisierungsstrategie entwickelt. In dieser beschreibt die Einheit, wie neben der Umsetzung klassischer IT-Verfahren, digitale Produktstrategien gemeinsam mit den jeweiligen Fachbereichen erarbeitet werden und aussehen können.

Durch den technologischen Wandel und die gesellschaftlichen Entwicklungen entstehen neue Ansprüche an die Arbeit. Sie wird vernetzter, digitaler und flexibler. Wie die einzelnen neuen Arbeitswelten aussehen werden, ist noch offen. Um sich aber rechtzeitig und verstärkt mit der wichtigen Thematik auseinanderzusetzen, evaluierte die Stabsseinheit CDO im Geschäftsjahr 2017 den Einsatz neuer Kollaborationstools.

2017 wurde das smartPORT-Projekt PrePort Parkplatz in Moorfleet abgeschlossen, bei dem mittels Sensorik der Parkraum umgestaltet und noch effizienter genutzt werden kann. Aufgrund dieser stetig steigenden Anzahl an Sensoren und zukünftig auch Aktoren hat die HPA ein Konzept sowie eine Leistungsbeschreibung für eine Sensorik- bzw. „Internet of Things“-Plattform erstellt. Diese soll im Folgejahr ausgeschrieben und pilotiert werden. Ziel der HPA-weiten IoT-Plattform ist es, den Grundstein für eine strukturierte Datenbasis in der gesamten HPA aufzubauen und die Sensoren zentral zu managen. Diese Daten liefern zukünftig bisher nicht vorhandene Einblicke über beispielsweise Zustand, Auslastung und Belastung von Infrastrukturen und können so gezielt bei Investitionsentscheidungen unterstützen. Das wiederum hilft, den Verkehr im Hamburger Hafen zu optimieren.

Mit dem im Jahr 2017 abgeschlossenen smartPORT-Projekt Effektive Verkehrsermittlung (EVE) wurde zudem ein neuer digitaler Service in der HPA etabliert, der die Routenführung für die Verkehrsteilnehmer durch den Hafen

optimiert und auch auf die durch Sensorik entstehenden Daten zurückgreift. Ein weiterer, auf Daten basierender Service ist das Projekt „Virtuelles Depot“, bei dem die Vergabe des Betriebs als Dienstleistungsmodell erfolgreich durchgeführt wurde.

Um weitere sinnvolle Geschäftsmodelle bzw. Mehrwertservices im Hafen zu identifizieren, initiierte die HPA den Dialogprozess mit anderen Hafenakteuren zu Digitalisierungsthemen im Hamburger Hafen. In den kommenden Jahren soll dieser Dialog intensiviert werden.

In Anbetracht der zukünftig noch stärker wirkenden Veränderungen auf Industrie, Logistik und Wertschöpfungsketten wurde die smartPORT-Strategie weiter internationalisiert. Neben dem stetigen digitalen Ausbau des Hamburger Hafens fördert und pflegt die global ausgelegte chainPORT-Initiative die Vernetzung führender Seehäfen weltweit.

Daneben engagierte sich die HPA erfolgreich hinsichtlich des ITS-Weltkongresses 2021 und unterstützte die Freie und Hansestadt Hamburg bei der Teilnahme an der Ausschreibung. Den Zuschlag für den Standort Deutschland mit Hamburg als Veranstaltungsort gab ERTICO (ITS Europe), Organisator des Weltkongresses, auf dem ITS Weltkongress in Montréal bekannt. So waren es unter anderem die Projekte „ROADS“ (Roadwork Administration and Decision System), welches aus den beiden smartPORT-Projekten digitaler Touchscreen und iBake der HPA hervorgegangen ist sowie Green4Transport, bei dem die HPA die Projektleitung seit dem Start im zweiten Halbjahr 2017 übernommen hat, die die Jury überzeugen konnten.

Darüber hinaus setzte sich die HPA dafür ein, dass der Hamburger Hafen als Testfeld und Forschungslabor für den neuen Mobilfunkstandard 5G von der Europäischen Union auserkoren wurde. Gleich mehrere europäische Städte bewarben sich um die Fördergelder zur Erprobung des LTE-Nachfolgers – am Ende erhielten nur Venedig (Erforschung der touristischen Nutzung) und Hamburg (Erforschung der industriellen Nutzung im Projekt „5G Smart Sea Port“) den Zuschlag.

7 Prognosebericht

7.1 Schwieriger werdendes Marktumfeld

Gemäß einer vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und von IHS Inc. im Jahr 2015 vorgelegten Prognose des Umschlagpotenzials kann für das Jahr 2030 im Hamburger Hafen mit einem Gesamtumschlag von 229,3 Mio. Tonnen sowie mit einem Containerumschlag von 18,1 Mio. TEU gerechnet werden. Diesen Zahlen liegt ein Szenario zugrunde, dem auf Basis der für möglich gehaltenen Wettbewerbs- und Außenhandelsentwicklungen zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet wurde. Dabei wurde berücksichtigt, dass bis 2020 mit einem relativ verhaltenen Wachstum zu rechnen ist. Gleichwohl ist inzwischen davon auszugehen, dass dieses Referenzszenario der Umschlagpotenzialprognose nicht mehr als das wahrscheinlichste Szenario angesehen werden kann. Derzeit bewegt sich der Containerumschlag knapp unterhalb des Prognosekorridors, der für den Hamburger Hafen im Jahr 2030 zu Umschlagswerten in der Bandbreite von 14,7 bis 22,2 Mio. TEU führen würde.

Begründet liegt dies zum einen darin, dass die Handelsentwicklung auf den für Hamburg bedeutendsten Relationen im China- und Russland-Verkehr deutlich unter den Erwartungen blieb und zumindest für den besonders bedeutsamen chinesischen Markt muss aufgrund der neuen Entwicklungsstrategie Chinas auch weiterhin mit einer zuneh-

menden Lücke zwischen der ursprünglichen Prognose und der tatsächlichen Entwicklung gerechnet werden.

Zum zweiten leidet der Hamburger Hafen zunehmend unter Wettbewerbsnachteilen aufgrund der Verzögerungen bei der Fahrrinnenanpassung. Die in Verbindung mit der Schiffsgrößenentwicklung einhergehenden Restriktionen für die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens sind den Kunden nur noch schwer vermittelbar und führen dazu, dass bei weiterem Ausbleiben der Fahrrinnenanpassung auch in den kommenden Jahren mit Abwanderungen von Verkehren – insbesondere im Transshipment – an die Wettbewerbshäfen gerechnet werden müsste. Es besteht jedoch die realistische Chance, die eingetretenen Verluste von Marktanteilen innerhalb der Nordrange nach erfolgter Anpassung der Fahrrinne teilweise wieder aufzuholen.

Ein wesentlicher Grund für die schwierige Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens ist auch in dem erfolgten Aufbau von Überkapazitäten in der Nordrange in Kombination mit den Reedereibeteiligungen an Terminals in den Wettbewerbshäfen in den letzten Jahren zu sehen. Diese Situation führt dazu, dass besonders die Häfen in Rotterdam und Antwerpen von den Reedereien bevorzugt angefahren werden. So ist beispielsweise die in Hamburg ab Jahresmitte 2017 beobachtete Abnahme des Russland-Verkehrs möglicherweise Ergebnis einer Verlagerung von Umschlägen nach Rotterdam.

Hinzu kommt, dass weiterhin mit einer Zunahme von Direktverkehren zwischen Asien und den Ostseehäfen gerechnet werden sollte.

Weitere Faktoren eines zunehmenden Wettbewerbsdrucks, die zudem Auswirkungen auf die Entwicklung traditioneller Hinterlandbeziehungen haben können, sind die u. a. mit EU Mittel geförderten Ausbauvorhaben der Schienenanbindung Rotterdams in das natürliche Hinterland des Hamburger Hafens, der weitere Ausbau des Danziger Hafens und die Perspektive einer zunehmenden Konkurrenz der gesamten Nordrange mit Häfen am Mittelmeer. In diesem Zusammenhang erfordert auch die chinesische „One Belt, One Road“-Initiative besondere Aufmerksamkeit seitens des Hamburger Hafens.

Die dynamische Konsolidierung der Reedereien, die sich in sehr kurzen Abständen zu immer größeren und engeren Allianzen vereinigen, scheint sich derzeit zwar etwas beruhigt zu haben. Die bestehende und sich wohl fortsetzende Marktkonzentration kann aber weiterhin zu erheblichen Beeinflussungen der Anlaufpläne für die einzelnen Hafenstandorte führen. Dies kann für den Hamburger Hafen mit spürbaren Rückgängen verbunden sein, da Reedereibeteiligungen nur geringfügigen Maße bestehen.

Die skizzierten Entwicklungen auf der Angebotsseite finden vor dem Hintergrund statt, dass die allgemeine weltwirtschaftliche Transportmengenentwicklung und die prognostizierten Warenströme in der Nordrange als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008 trotz des aktuell moderaten Mengenwachstums immer noch hinter den ursprünglichen mittelfristigen Prognosen zurückliegen. Immerhin zeigte der RWI/ISL-Containerumschlag-Index – ein Frühindikator der Entwicklung des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren und damit auch der weltwirtschaftlichen Aktivität – mit einem saisonbereinigten Wert von 131,9 im Dezember 2017 für den weltweiten Boxenumschlag einen Anstieg um über 7 Punkte innerhalb von Monaten. Damit erreichte dieser Index ein neues Allzeit-Hoch. Dies passt zu der sich aufhellenden Stimmung vieler maritimer Akteure.

Der IWF erwartet gemäß Prognose-Update im Januar 2018 für den Welthandel einen Anstieg um +4,7% im Jahr 2017 und prognostiziert ein Wachstum von +4,6% im Jahr 2018, nachdem der Vergleichswert für 2016 noch bei +2,5% gelegen hatte. Die weltweite Konjunktur sieht der IWF derzeit in einem sich verstärkenden Aufschwung. Für das Weltwirtschaftswachstum, das im Jahr 2016 mit +3,2% auf dem schwächsten Wert seit der globalen Krise stand, werden mit +3,7% für 2017 und +3,9% für das Jahr 2018 höhere Werte erwartet als in früheren Prognosen. Auch für den Euro-Raum erhöhte der IWF seine vorherigen Prognosewerte für das abgelaufene und das aktuelle Jahr. Nach +1,8% in 2016 wird nun mit +2,4% in 2017 und +2,2% im Jahr 2018 gerechnet.

Für China, das wichtigste Partnerland des Hamburger Hafens, erwartet der IWF ein Wachstum des BIPs von +6,8% im Jahr 2017. Für das aktuelle Jahr wird ein Anstieg um +6,6% prognostiziert. Dieses deutliche Wachstum muss allerdings vor dem Hintergrund, dass die chinesische Wirtschaft über viele Jahre mit zweistelligen Zuwachsraten gewachsen ist, hinsichtlich eines Transportmengenwachstums zurückhaltend bewertet werden. Dies gilt umso mehr, da der Außenhandel Chinas weiterhin wenig zum Anstieg des BIP beiträgt. Das Wachstum in China wird vielmehr – wie erwähnt – bestimmt von einer neuen Entwicklungsstrategie und damit getragen von einem binnenwirtschaftlich orientierten Umbau der chinesischen Wirtschaft. Zudem wandern weiterhin Teile der chinesischen Produktion für den Weltmarkt wegen steigender Löhne in China in andere Billiglohnländer ab.

Das Jahr 2018 bietet einerseits ein weltwirtschaftliches Umfeld, das von der Erwartung sich leicht erhöhender Wachstumsraten geprägt ist. Andererseits steht es für den Hamburger Hafen im Zeichen der skizzierten Verschärfungen des Wettbewerbs. Hinzu kommt, dass mit China der wichtigste Handelspartner Hamburgs trotz besserer Aussichten weiterhin nicht die aus früheren Jahren gewohnten Wachstumsraten im Außenhandel bieten wird. Bisher kann der Hamburger Hafen deshalb von positiven Anzeichen im Gesamtmarkt kaum profitieren.

In den nächsten Jahren geht es vor allem darum, auf den Wachstumspfad früherer Jahre zurückzukehren. Für den Hamburger Hafen sollten deshalb alle Aktivitäten weiterhin darauf ausgerichtet sein, in einem schwieriger werdenden Marktumfeld die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und weiter zu stärken. Dazu gehören neben der dringend benötigten Fahrinnenanpassung und der laufenden Gewährleistung der Solltiefen im Hamburger Hafen durch eine der Sedimentation angepasste Wassertiefeninstandhaltung, hoch effiziente Terminals und stabile infrastrukturelle Rahmenbedingungen sowie die weitere Digitalisierung der logistischen Prozessketten. Um für den Hamburger Hafen kontinuierliches Wachstum zu ermöglichen, muss in den nächsten Jahren die Infrastruktur zu Land und zu Wasser weiterhin zeitgerecht instandgesetzt und ihre Nutzung durch intelligente Steuerung optimiert werden. Darüber hinaus müssen Ausbauinvestitionen, insbesondere die Schaffung weiterer Großschiffsliegeplätze, verfolgt werden, um sicherzustellen, dass die künftig benötigte Leistungsfähigkeit für die mittelfristig zu erwartenden Umschlags- und Verkehrsmengen vorhanden sein wird. Diese Aufgaben werden auch im Jahr 2018 und den folgenden Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen und den Einsatz kompetenter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfordern.

7.2 Wirtschaftsplanung für das kommende Jahr

Aufgrund der weiterhin zurückhaltenden Wachstumserwartungen für den Hamburger Hafen werden die Erlöse im

Wirtschaftsplan 2018 weitestgehend auf Vorjahresniveau geplant. Die Planung der Mieterlöse zeigt weiterhin eine positive Entwicklung. Sie ist insbesondere durch die Berücksichtigung neuer Mietverträge und genereller Mietpreisfortschreibungen begründet. Zudem werden die Dienstleistungserlöse gegenüber der neu gegründeten Flotte Hamburg GmbH & Co. KG erstmalig ganzjährig in den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Der betriebliche Aufwand im Jahr 2018 wird mit einer restriktiven Steigerungsrate für Preis- und Inflationsanpassungen von 1,5% geplant und der Personalaufwand mit angenommenen Tarif- und Strukturanpassungen von 3%. Die Pensionsaufwendungen werden entsprechend der BDO Prognose berücksichtigt.

Der geplante Jahresfehlbetrag beträgt EUR 109,4 Mio. und ist durch eine strukturelle Unterfinanzierung im Geschäftsfeld Public begründet. Das Geschäftsfeld Commercial erzielt im Planungswerk ein knapp positives Ergebnis. Die deutliche Verschlechterung der Ergebnislage gegenüber dem Vorjahr ist zum einen durch einen Struktureffekt bedingt – im Jahr 2018 wird die HPA nur noch 10 Mio. EUR (2017: 36 Mio. EUR) des Betriebszuschusses als Zuwendung erhalten. Die Differenz wird der Kapitalrücklage zugeführt. Weitere Belastungen ergeben sich insbesondere im Personalaufwand (+8,5 Mio. EUR) und aus dem Zinsergebnis (+8,9 Mio. EUR).

Die gestiegenen Personalaufwendungen resultieren aus Tarifsteigerungen sowie der Belastung aus Pensionen. Der höhere Zinsaufwand beruht ebenfalls vor allem auf Pensionslasten gemäß der BDO Prognose sowie auf steigenden Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauinvestitionen, insbesondere bei der Hafenbahn und im Bereich Immobilien, zurückzuführen sind.

Derzeit ist es nicht möglich, die Kostensteigerungen durch entsprechende Erlössteigerungen aufzufangen, da sich um einen die aktuelle Marktsituation weiterhin als schwierig darstellt und zum anderen langfristige Verträge den Handlungsspielraum deutlich einschränken. Durch das herausfordernde Markt- und Wettbewerbsumfeld sind teilweise Zugeständnisse auf der Umsatzseite (z.B. Kappungsgrenze) hinzunehmen und kostenintensive Ausbauaktivitäten erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens langfristig zu erhalten.

Im Jahr 2018 sollen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 213 Mio. EUR der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens sowie die Grundinstandsetzung und Erneuerung der bestehenden Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden. Davon werden 86 Mio. EUR bezuschusst und 127 Mio. EUR von der HPA finanziert.

8 Chancen- und Risikobericht

8.1 Ziele und Strategie des Risiko- und Chancenmanagement

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. Zu den bedeutenden Zielen des RCM gehören die Sicherstellung einer effizienten Aufgabenwahrnehmung gemäß dem Gesetz über die HPA und die Einhaltung der Wirtschaftsplanung durch risikobewusste Entscheidungen. Diese beziehen gerade auch die Möglichkeit der mit der Inkauf-

nahme des Risikos verbundenen Chancennutzung ein sowie die Begrenzung der Risiken auf ein akzeptables Niveau bei möglichst geringen Kosten. Das Ziel besteht dabei ausdrücklich nicht in der Vermeidung aller potenziellen Risiken, sondern darin, Handlungsspielräume zu schaffen, die ein bewusstes Eingehen von Risiken aufgrund der Kenntnis von Risiko-Ursachen und Wirkungszusammenhängen ermöglicht. Im Ergebnis soll erreicht werden, dass potenziell wesentliche beziehungsweise bestandsgefährdende Bedrohungen aus Risiken ebenso wie ein mögliches Versäumen von Chancen rechtzeitig erkannt und geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um dadurch das Unternehmensergebnis insgesamt zu verbessern. Wesentliche Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement der HPA sind in einem entsprechenden Handbuch festgehalten. Das beinhaltet die rechtlichen Rahmenbedingungen, die Verantwortlichen und die am Risikomanagement-Prozess direkt Beteiligten inklusive deren Aufgabenbeschreibung. Das Handbuch sowie weitere Informationen sind für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HPA im Intranet verfügbar.

Die Interne Revision überwacht die Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des Risiko- und Chancen-Managements für die HPA.

8.2 Chancen

Erlössteigerung

Die HPA verfolgt das Ziel den Hafen Hamburg bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, um die in aktuellen Prognosen aufgezeigten Potenziale zu nutzen. Damit fortlaufend Trends und Entwicklungen identifiziert und abgebildet werden können, gehört es zur permanenten Aufgabe, die erstellten Prognosen zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren. Durch diese stetige Marktbeobachtung und weltweite Trends sowie durch regelmäßige Gespräche mit Hafennutzern werden Maßnahmen zur strategischen Ausrichtung des Hafens kontinuierlich angepasst und optimiert. So besteht die Chance, die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens zu verbessern. Zusätzliche Marktanteile könnten gewonnen werden, wodurch höhere Einnahmen für die HPA möglich wären.

Fahrrinnenanpassung

Nach einer Heilung der vom Bundesverwaltungsgericht erkannten Mängel kann mit der Realisierung des Fahrrinnenausbaus begonnen werden. Die Projektteams der HPA arbeiten mit Hochdruck an einem weiteren Planergänzungsantrag, der in einem Planergänzungsverfahren mit entsprechender Beteiligung der Öffentlichkeit von den Planfeststellungsbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes genehmigt werden muss. Nach Erlass des Planergänzungsbeschlusses können die Bauarbeiten unverzüglich beginnen. Durch den Fahrrinnenausbau wird gewährleistet, dass die weltweit größten Containerschiffe den Hafen zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen bedienen können. Das Umschlagsvolumen kann so deutlich gesteigert werden.

Digitaler Wandel

Der Digitale Wandel bietet enorme Chancen für die Weiterentwicklung der HPA und des Hamburger Hafens. Mit der im Jahr 2014 gestarteten strategischen Initiative „smart-PORT“ hat die HPA begonnen, die Digitalisierung im Hamburger Hafen verstärkt voranzutreiben. Von der Ideenfindung über die Konzeption bis zur Entwicklung und Umsetzung der Prototypen werden Forschungs- und Entwicklungsgelder zur Verfügung gestellt. Danach wird ent-

schieden, ob die Prototypen für die Effizienzsteigerung im Unternehmen tauglich sind oder ob auf Basis der Prototypen ein neues Geschäftsmodell innerhalb der HPA oder mit Unternehmenspartnern aus dem Hafen aufgestellt werden kann.

Die rasante technologische Entwicklung im Zusammenhang mit der Digitalisierung und die Bewertung vorhandener Prozesse im Unternehmen unter dem Einfluss jener Technologien erlaubt es, die Effizienz der HPA einerseits stark zu erhöhen und andererseits über die Grenzen der HPA hinaus neu zu orchestrieren. Dadurch wird es in Zukunft möglich werden, digitale Geschäftsmodelle zu erschließen.

8.3 Risiken

Die nachfolgend aufgeführten Risiken wurden im Rahmen der RCM-Inventuren als für die HPA wesentlich identifiziert. Diese können einen erheblichen Einfluss auf Geschäftstätigkeit, Finanz- und Ertragslage oder Reputation der HPA haben.

Entwicklung der Terminalkapazitäten in Nordwesteuropa

Die realisierten sowie geplanten Terminalausbauten an der nordwesteuropäischen Küste führen bei einer gedämpften Entwicklung des Welthandels in den nächsten Jahren zu einem deutlichen Überangebot landseitiger Umschlagskapazitäten. Diese neue Situation führt zu einer deutlichen Verschärfung des Wettbewerbs zwischen den Nordrange-Häfen. Sollte es dem Hamburger Hafen nicht gelingen, diese Herausforderungen für sich zu meistern, besteht das Risiko, dass weitere Marktanteile verloren gehen und dadurch der Preisdruck auf wesentliche Umsatzerlöse der HPA zunehmen wird. Dem Risiko kann nur durch gemeinsame Anstrengungen aller im Hafen beteiligter Stakeholder begegnet werden.

Fahrrinnenanpassung

Der bisherige Projektverlauf der Fahrrinnenanpassung der Elbe ist durch fortwährende Gegenwehr von Interessensverbänden und anhängigen Klageverfahren gezeichnet. Die dadurch eintretende Verzögerung könnte zu Umschlags- und Umsatzeinbußen sowie dem Imageverlust des Hamburger Hafens und somit auch zu Einnahmeverlusten für die HPA führen. Neben den Tiefgangsrestriktionen verschärft die aktuelle Schiffsbreitenentwicklung die Befahrungsrestriktionen auf der Elbe und führt aufgrund der höheren Anzahl breiterer Schiffe zu einer deutlichen Verschlechterung der Zufahrtsbedingungen zum Hamburger Hafen. Auch wenn derzeit keine Klageverfahren gegen den Fahrrinnenausbau beim Bundesverwaltungsgericht mehr anhängig sind und ein Abschluss des Planergänzungsverfahrens als Voraussetzung für den Baubeginn im Verlauf des Jahres absehbar ist, kann doch nicht ausgeschlossen werden, dass auch gegen diesen Planergänzungsbeschluss noch einmal geklagt wird. Auch wenn die Einschätzung heute besteht, dass nicht mehr davon auszugehen ist, dass das Gesamtverfahren nach dem Urteil am 9. Februar 2017 gestoppt wird, so können die Klagen erneut zu Verzögerungen führen, die sich nachteilig auf die Wettbewerbssituation des Hafens auswirken,

Schiffsgrößenentwicklung

In vielen Flottensegmenten ist in den vergangenen Jahren ein überdurchschnittlicher Anstieg bei Schiffen der oberen Größenklassen festzustellen. Mit zunehmenden Schiffsgrößen nimmt auch die Bedeutung der genannten Restriktionen für die Wettbewerbsposition des Hafens Hamburg und deren Auswirkungen auf die HPA zu. Durch diese Tendenzen erhöht sich die Verkehrsdichte und Komplexität der

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

Infrastruktur

Die technischen Risiken liegen insbesondere in der zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für zukünftige Verkehrszahlen erforderlich sein werden. Nur durch ein optimales Instandhaltungs- und Projektmanagement ist die HPA in der Lage, diese Aufgaben zu bewältigen. Insbesondere führen die steigenden Verkehrsmengen sowie die durch die Großcontainerschiffe verursachten Verkehrsspitzen zu einer besonderen Herausforderung bei den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Um das zukünftige Verkehrsmengenwachstum störungsfrei bewältigen zu können, wird es erforderlich sein, neben den Infrastrukturinvestitionen auch in die Digitalisierung von Verkehrsprozessabläufen (Fortführung des Programms smartPORT logistics) zu investieren.

Finanzierung

Der Wirtschaftsplan 2018 berücksichtigt eine Mittelzuführung entsprechend der Haushaltsvorgaben mit der entsprechenden Aufteilung in investiv (124 Mio. EUR), Zuführung zur Kapitalrücklage (40 Mio. EUR) und konsumtiv (25 Mio. EUR).

Die seit der Umstrukturierung im Jahr 2017 erstmal transparent dargestellten Geschäftsmodelle zeigen deutlich, dass die Verlustsituation der HPA auf eine strukturelle Unterfinanzierung des öffentlichen Geschäftsmodells zurück zu führen ist. Der kommerzielle Bereich ist derzeit in der Lage, das laufende Geschäft inklusive der Ersatzinvestitionen und der heute geplanten Projekte selbstständig ohne öffentliche Zuschüsse zu finanzieren und ein positives Spatenergebnis für das Jahr 2018 zu erwirtschaften.

Auf der Basis dieser geschaffenen Transparenz werden derzeit die notwendigen Entscheidungen im Zuge der Haushaltsaufstellung zu treffen sein, um das strukturelle Defizit zu beseitigen. Großprojekte, wie z.B. die Fahrrinnenanpassung oder die Westerweiterung, bedürfen noch zusätzliche tragfähige Finanzierungsmodelle, um letztendlich erfolgreich umgesetzt werden zu können.

Sedimentation

Der reibungslose Betrieb des Hamburger Hafens hängt in hohem Maße davon ab, ob ausreichende Wassertiefen für eine verlässliche seeseitige Zugänglichkeit vorhanden sind. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Meter insbesondere die regelmäßig erforderliche Wassertiefenunterhaltung eine entscheidende Rolle. Die natürliche Sedimentation aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen entfernt werden müssen. Die Sedimentation weist eine hohe natürliche Schwankungsbreite auf. Entscheidender Faktor für den

Umfang der Sedimentation im Hamburger Hafen ist der Oberwasserzufluss aus dem Einzugsgebiet der Elbe. Er sorgt für eine Spülwirkung des Ebbstroms, der Sedimente auf natürliche Weise aus dem Hamburger Hafen austragen kann. Die Sicherstellung einer ganzjährigen Verbringungs-möglichkeit der Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die heutige Möglichkeit der Verbringung zur sogenannten Tonne E3 in der Nordsee muss verlängert und weitere Optionen, wie z.B. die Verbringung in die AWZ Zone, gesichert werden.

Die noch immer vorhandene Schadstoffbelastung der Elbsedimente stellt eine weitere Herausforderung für den Umgang mit Hamburger Baggert dar. Gemeinsam mit der Hamburger Umweltbehörde betreibt die HPA das Projekt ELSA: „Schadstoffsanierung Elbesedimente“. Mit diesem Projekt sollen unter anderem konkrete Maßnahmen zur quellnahen Sanierung von Sedimentaltlasten im Einzugsgebiet der Elbe finanziell unterstützt werden. Zudem leistet Hamburg mit seinem Engagement im Bereich der Landbehandlung und -entsorgung von Sedimenten seit Mitte der 1990er Jahre einen wichtigen Beitrag für die Schadstoffentfrachtung der Elbe. Für die Entsorgung von höher belastetem Baggert, das nicht im Gewässer umgelagert werden kann, stehen derzeit zwei Deponien auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung.

Finanzinstrumente

In den Geschäftsjahren 2007 und 2013 wurden Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen, denen im vollen Umfang Basisgeschäfte 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.

8.4 Gesamtbild der Risikolage

Die Gesamteinschätzung der Risikolage hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert. Hierfür maßgeblich verantwortlich ist die weiterhin ausstehende Beseitigung der strukturellen Unterfinanzierung des Geschäftsfeldes Public. . Darauf wird seitens der Geschäftsführung ausdrücklich hingewiesen.

Hamburg, im 21. Juni 2018

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Matthias Grabe
Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Zu dem als Anlagen 1 bis 3 beigelegten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 sowie zum Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 (Anlage 4) erteilen wir folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk:

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführ-

ten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des gesetzlichen Vertreters sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresab-

schlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 21. Juni 2018

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Hartmut Schmidt
Wirtschaftsprüfer

Jens Engel
Wirtschaftsprüfer 998

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017

A k t i v a	31.12.2017 EUR	31.12.2016 EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	16.693.724,76	16.652.463,82
2. Geleistete Anzahlungen	3.295.871,89	3.614.709,76
	<u>19.989.596,65</u>	<u>20.267.173,58</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.233.833.390,51	1.110.461.558,92
2. Technische Anlagen und Maschinen	337.965.646,49	327.721.883,87
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	50.494.110,89	43.916.505,38
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	277.248.921,09	322.665.382,00
	<u>1.899.542.068,98</u>	<u>1.804.765.330,17</u>
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	17.503,00	17.503,00
	<u>1.919.549.168,63</u>	<u>1.825.050.006,75</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.592.207,54	2.587.101,06
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.395.004,69	7.465.331,52
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	219.657.329,98	234.657.915,08
3. Sonstige Vermögensgegenstände	16.577.263,38	26.996.059,06
	<u>243.629.598,05</u>	<u>269.119.305,66</u>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	5.516.475,90	441.328,04
	<u>251.738.281,49</u>	<u>272.147.734,76</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.332.533,26	1.535.931,61
	<u>2.172.619.983,38</u>	<u>2.098.733.673,12</u>

P a s s i v a31.12.2017
EUR31.12.2016
EUR**A. Eigenkapital**

I.	Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II.	Kapitalrücklage	889.201.365,74	883.283.249,54
III.	Minderheitenanteile	0,00	-1.038.595,78
IV.	Konzernbilanzverlust	-74.677.347,87	-25.286.297,90
		<u>964.524.017,87</u>	<u>1.006.958.355,86</u>

B. Sonderposten für Investitionszuschüsse

	<u>440.544.521,30</u>	<u>442.048.615,72</u>
--	-----------------------	-----------------------

C. Rückstellungen

1.	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	249.490.865,59	223.327.660,59
2.	Steuerrückstellungen	256.600,00	600,00
3.	Sonstige Rückstellungen	103.630.882,82	103.949.227,60
		<u>353.378.348,41</u>	<u>327.277.488,19</u>

D. Verbindlichkeiten

1.	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	353.265.577,87	281.836.036,66
2.	Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	984.493,01	11.800,00
3.	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.213.023,67	12.986.195,44
4.	Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	29.982.562,18	3.537.444,72
5.	Sonstige Verbindlichkeiten	11.514.130,75	19.519.863,96
		<u>409.959.787,48</u>	<u>317.891.340,78</u>

E. Rechnungsabgrenzungsposten

	4.213.308,32	4.557.872,57
--	--------------	--------------

2.172.619.983,382.098.733.673,12

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

	2017 EUR	2016 EUR
1. Umsatzerlöse	193.266.880,18	191.253.927,57
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	11.498.178,59	12.561.953,27
3. Sonstige betriebliche Erträge	<u>130.207.610,79</u>	<u>183.431.196,79</u>
	<u>334.972.669,56</u>	<u>387.247.077,63</u>
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.221.423,27	9.879.112,91
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>130.120.395,35</u>	<u>158.279.348,14</u>
	<u>140.341.818,62</u>	<u>168.158.461,05</u>
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	94.331.476,10	92.527.582,00
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	<u>23.143.028,46</u>	<u>18.226.117,13</u>
	<u>117.474.504,56</u>	<u>110.753.699,13</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	52.870.156,76	50.125.405,60
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	53.515.109,62	78.503.381,15
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.734.652,12	4.969.228,13
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	34.020.018,37	16.718.693,10
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	<u>256.300,00</u>	<u>300,00</u>
11. Ergebnis nach Steuern	<u>-54.770.586,25</u>	<u>-32.043.634,27</u>
12. Sonstige Steuern	<u>6.587.594,15</u>	<u>6.400.305,33</u>
13. Konzernjahresfehlbetrag	<u>-61.358.180,40</u>	<u>-38.443.939,60</u>
14. Anderen Gesellschaftern zurechenbarer Anteil am Konzernjahresergebnis	0,00	117.523,18
15. Eigene Anteile am Konzernjahresergebnis	-61.358.180,40	-38.326.416,42
16. Konzernverlustvortrag	-25.286.297,90	-7.880.586,62
17. Entnahmen aus der Kapitalrücklage	<u>11.967.130,43</u>	<u>20.920.705,14</u>
18. Konzernbilanzverlust	<u>-74.677.347,87</u>	<u>-25.286.297,90</u>

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Anhang zum Konzernabschluss
für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

1. Rechnungslegungsvorschriften

Der Konzernabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts (HPA), Hamburg, wurde gemäß §§ 290 ff. HGB sowie den Sondervorschriften des § 13 Abs. 2 Satz des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority (HPAG) aufgestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

2. Konsolidierungskreis

In den Konsolidierungskreis der HPA werden die CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (TEVG), CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft GmbH & Co. KG, Hamburg (TEG), CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Hamburg (CGH), Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Hamburg (FLH) und Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (FLHV), einbezogen.

Die Anteile an der Polder – Seehäfen – Harburg GmbH, Hamburg, werden unter den Beteiligungen ausgewiesen.

3. KonsolidierungsgrundsätzeI. Stichtag des Konzernabschlusses und der einbezogenen Einzelabschlüsse

Der Konzernabschluss ist auf den Stichtag des Jahresabschlusses der HPA aufgestellt worden. Die Jahresabschlüsse der einbezogenen verbundenen Unternehmen sind auf den Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt worden.

II. Kapitalkonsolidierung

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt für Erwerbsvorgänge durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem Konzernanteil am Eigenkapital der verbundenen Unternehmen zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung des Unternehmens in den Konzernabschluss.

III. Schuldenkonsolidierung

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten werden gegeneinander aufgerechnet.

IV. Aufwands- und Ertragskonsolidierung

Konzerninterne Aufwendungen und Erträge werden gegeneinander aufgerechnet. Auf eine Eliminierung von Zwischenergebnissen wurde gemäß § 304 Abs. 2 HGB verzichtet.

4. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend planmäßig linear abgeschrieben. Hierbei liegen die Nutzungsdauern zwischen 3 und 5 Jahren. Es wurden keine selbst erstellten immateriellen Vermögensgegenstände aktiviert.

Sachanlagen werden grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten und, sofern sie der Abnutzung unterliegen, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen bewertet.

Die Nutzungsdauern liegen zwischen 3 (Hardware) und 75 Jahren (Eisenbahnbrücken aus Stahl). Bei voraussichtlich andauernden Wertminderungen werden außerplanmäßig Abschreibungen vorgenommen.

Fremdkapitalzinsen gemäß § 255 Abs. 3 Satz 2 HGB sind lediglich in die bisher angefallenen Herstellungskosten des Projektes „Kaimauer Norderweiterung Altenwerder-Nord“ einbezogen worden.

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

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

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet.

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nominalwert bzw. zum Barwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

Pensionsrückstellungen werden gemäß Beschluss der Senatskommission der FHH für öffentliche Unternehmen vom 30. November 2010 nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) bilanziert. Die korrespondierende Forderung gegen die FHH ist ebenfalls nach versicherungsmathematischen Grundsätzen (analog zur Ermittlung der Pensionsrückstellung) 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 zum Abschlussstichtag verwendete Rechnungszinssatz beträgt 3,68 %.

Der Rechnungszinssatz basiert im Jahre 2017 – entsprechend der gesetzlichen Neuregelung in § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB – auf dem von der Deutschen Bundesbank ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre in Höhe von 3,68 % (im Vorjahr: durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre in Höhe von 4,01 %).

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre (2,80%) eine Verminderung der Rückstellung für Pensionen (Bewertungsänderung) in Höhe von 38.740 TEUR. Analog dazu vermindert sich die korrespondierende Forderung gegen die FHH durch die Verwendung des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen zehn Jahre gegenüber der Verwendung des durchschnittlichen Marktzinssatzes der vergangenen sieben Jahre um 11.213 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.

Eine Aufwandsrückstellung nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. in Höhe von insgesamt 5.000 TEUR wurde gemäß Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB beibehalten.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

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

5. Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Konzernanlagenspiegel als Anlage des Konzernanhangs dargestellt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.395	7.465
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	219.658	234.658
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	206.577	204.253
sonstige Vermögensgegenstände	16.577	26.996
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	243.630	269.119
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	206.577	204.253

Der Bilanzposten Forderungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen enthält mit 101.960 TEUR (im Vorjahr 120.205 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 117.698 TEUR (im Vorjahr 114.453 TEUR) sonstige Forderungen. In den Forderungen aus

Lieferungen und Leistungen gegen die FHH und verbundene Unternehmen sind 95.521 TEUR (im Vorjahr 95.620 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten.

Eigenkapital

in TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	889.201	883.283
davon Kapitaleinlage	17.885	7
davon Kapitalentnahme	-11.967	-20.921
Minderheitenanteile	0	-1.039
Konzernbilanzverlust	-74.677	-25.286
davon aus Jahresergebnis	-61.358	-38.326
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	11.967	20.921
Eigenkapital	964.524	1.006.958

Aus der Kapitalrücklage sind 11.967 TEUR entnommen worden, davon 2.566 TEUR für laufende Aufwendungen und 9.401 TEUR für Abschreibungen und Abgänge von aus der HHLA-Milliarde finanziertem Anlagevermögen. Bei den Einlagen handelt es sich um 15.202 TEUR Kapitalstärkung und 2.683 TEUR Schiffe der Polizei, Feuerwehr und des LSBG.

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 für Investi-

tionszuschüsse 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	31.12.2017	31.12.2016
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	249.491	223.328
Steuerrückstellungen	256	0
Rückstellungen für den Personalbereich	12.690	13.660
Andere sonstige Rückstellungen	90.941	90.289
davon für ausstehende Rechnungen	19.224	16.876
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	33.673	31.049
davon für Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke	5.000	5.000
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	24.536	29.217
Gesamtbetrag der Rückstellungen	353.378	327.277

Für die *Pensionsrückstellungen* wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Dabei wurde ein Zinssatz von 3,68% sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0% zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0% für Arbeiter/Angestellte und 2,0% für Beamte. Es wurden die Sterbetafeln 2005G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten 10 Jahre lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

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

Die Rückstellung für *Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut* besteht für eine langfristige Nachsorgeverpflichtung der Schlickdeponien der HPA (33.673 TEUR).

Die Rückstellung für *Risikovorsorge Hamburger Aluminium Werke* (HAW) wurde für Bodenverunreinigungen des seinerzeit an die HAW vermieteten Grund und Bodens gebildet (5.000 TEUR).

Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	353.266	281.836
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	28.337	21.539
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	121.523	110.377
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	203.406	149.920
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	984	12
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	134	12
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	850	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.213	12.986
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	14.213	12.986
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	0	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen	29.983	3.537
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	29.983	3.537
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	0	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	11.514	19.520
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	11.472	19.465
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	42	55
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	409.960	317.891
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	84.139	57.538
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	122.415	110.433
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	203.406	149.920

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält 29.450 TEUR sonstige Verbindlichkeiten und 533 TEUR (im Vorjahr 3.537 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit der FHH.

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in TEUR	31.12.2017	31.12.2016
Mehrfährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	55.695	60.751
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	37.911	39.076
Bestellobligos	223.085	288.869
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	61.829	62.335
Kampfmittelräumung	956	1.957
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	341.565	413.912

6. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Gliederung der Umsatzerlöse

in TEUR	2017	2016
Mieterlöse Flächen	72.142	69.713
Mieterlöse Kaimauern	16.850	17.049
Sonstige Mieterlöse	9.119	7.241
Gesamtmieterlöse	98.111	94.003
Hafenentgelte	51.984	52.266
Hafenbahnerlöse	20.473	20.490
Elbtunnel-/Brückenentgelte	84	125
Gebühren	3.147	2.538
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	17.435	21.623
Periodenfremde Umsatzerlöse	2.033	209
Summe der Umsatzerlöse	193.267	191.254

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 16.850 TEUR (im Vorjahr 17.049 TEUR) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 12.608 TEUR (im Vorjahr 12.265 TEUR) eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 4.767 TEUR (im Vorjahr 4.784 TEUR). Diese beinhaltet die lineare Verteilung der Gewinnmarge aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten sowie die Aufzinsungsbeträge der daraus resultierenden Forderungen. Bei dem Ausweis der Aufzinsungsbeträge unter den Umsatzerlösen handelt es sich um ein Wahlrecht, das die HPA aus Gründen der übersichtlicheren Darstellung ausgeübt hat.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 19.026 TEUR (im Vorjahr 98.021 TEUR) dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zugeführt, während ertragswirksam 20.530 TEUR (im Vorjahr 18.807 TEUR) aufgelöst wurden.

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die periodenfremden Erträge betrugen im Geschäftsjahr 4.137 TEUR (im Vorjahr 26.300 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen.

Die periodenfremden Aufwendungen belaufen sich auf 11.021 TEUR (im Vorjahr 0 TEUR) und betreffen im Wesentlichen die Ausbuchung von in Vorjahren nicht realisierten Zuwendungserträgen seitens des Bundes und der EU.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung“ sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 3.464 TEUR (im Vorjahr 570 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge für die Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 8.691 TEUR (im Vorjahr 3.908 TEUR).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 26.920 TEUR (im Vorjahr 8.722 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Beide Positionen enthalten Auswirkungen der Änderung des Diskontierungssatzes bei den Pensionsrückstellungen sowie deren korrespondierender Forderung an die FHH.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 74.677 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

7. Sonstige Erläuterungen

Mitarbeiter

Der HPA-Konzern beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.767 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.767). Es handelt sich hierbei um 171 Beamte (im Vorjahr 177) und 1.596 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.590). Von den Mitarbeitern sind 219 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 196).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurde über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2023 bzw. 2037) ein Zinsswap abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2017 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt 1.004 TEUR sowie -16.058 TEUR. Er wurde aufgrund allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (Mark-to-Market) ermittelt. Die Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft sind identisch („Critical Terms Match Method“), daher ist eine Bewertungseinheit gebildet worden. Der Darlehensstand zum 31. Dezember 2017 beträgt 16.940 TEUR bzw. 49.190 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 400 EUR bzw. 2.279 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2017 berechnete Gesamthonorar für den HPA-Konzern beläuft sich auf 99 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2017 in Höhe von 84 TEUR und andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 15 TEUR.

Aufsichtsrat

Frank Horch
Aufsichtsratsvorsitzender
Präses der Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Jens Lattmann
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender (bis 19.12.2017)
Staatsrat der Finanzbehörde

Bettina Lenz (ab 20.12.2017)
Staatsrätin der Finanzbehörde

Herrmann Ebel
Vorstandsvorsitzender der Hansa Treuhand Holding AG

Jana Schiedek
Staatsrätin der Behörde für Kultur und Medien

Christine Beine
Leiterin Geschäftsbereich Infrastruktur,
Handelskammer Hamburg

Rolf Kirchfeld (bis 19.12.2017)
Ehem. Vorstandsmitglied der Vereins- und Westbank AG,
Hamburg

Michael Pollmann (ab 20.12.2017)
Staatsrat der Behörde für Umwelt und Energie

Ralf Surm
Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Silvia Nitsche-Martens
Beschäftigtenvertreterin der Hamburg Port Authority

Stefan Rechter
Beschäftigtenvertreter der Hamburg Port Authority

Geschäftsführung (hauptberuflich)

Herr Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Herr Matthias Grabe (ab 01.10.2017)

Aufwandswirksame Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

An die Aufsichtsratsmitglieder wurden Sitzungsgelder in Höhe von insgesamt 1 TEUR gezahlt.

Die aufwandswirksamen Bezüge der Geschäftsführung betrugen insgesamt 391 TEUR. Hiervon stellen 310 TEUR eine fixe und 81 TEUR eine erfolgsbezogene Komponente dar.

	Meier	Grabe
	TEUR	TEUR
Fixe Komponente	265	45
davon Dienstwagen	14	1
Maximale variable Komponente 2017	75	6
Gesamtbezüge der Geschäftsführung	340	51

Transparenz

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat haben am 06. März 2018 erklärt, dass die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodexes (HCGK), die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte), eingehalten werden. Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

5.1.5 Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen. Begründung: Aufgrund von Reise- bzw. Urlaubszeiten der einzubeziehenden Entscheidungsträger konnte eine rechtzeitige Abstimmung nicht immer durchgeführt werden.

Der Konzernabschluss, der Konzernlagebericht sowie die Entsprechenserklärung zum HCGK werden auf <http://www.hamburg-port-authority.de> unter den Menüpunkten Presse/Broschüren und Publikationen im HPA Finanzbericht 2017 veröffentlicht.

Nachtragsbericht

Berichtspflichtige Ereignisse sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Hamburg, im 29. März 2018

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Matthias Grabe
Geschäftsführer

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Konzernanlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

	Anschaffungs- oder Herstellkosten					Abschreibungen					Buchwert 31.12.2017	Buchwert 31.12.2016
	Stand 01.01.2017	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2017	Stand 01.01.2017	laufendes Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2017		
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	61.518.104,97	2.805.706,61	0,00	3.455.055,32	67.778.866,90	44.865.641,15	6.219.500,99	0,00	0,00	51.085.142,14	16.693.724,76	16.652.463,82
2. geleistete Anzahlungen	3.614.709,76	2.460.644,46	0,00	-2.779.482,33	3.295.871,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.295.871,89	3.614.709,76
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	65.132.814,73	5.266.351,07	0,00	675.572,99	71.074.738,79	44.865.641,15	6.219.500,99	0,00	0,00	51.085.142,14	19.989.596,65	20.267.173,58
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.167.520.068,31	27.776.094,45	2.220.539,41	108.509.878,27	1.301.585.501,62	57.058.509,39	12.109.899,60	1.416.297,88	0,00	67.752.111,11	1.233.833.390,51	1.110.461.558,92
2. technische Anlagen und Maschinen	596.750.924,32	21.197.406,78	3.129.839,83	18.108.709,87	632.927.201,14	269.029.040,45	28.380.296,59	2.447.782,39	0,00	294.961.554,65	337.965.646,49	327.721.883,87
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	82.217.481,17	7.676.514,09	2.344.993,81	5.366.827,36	92.915.828,81	38.300.975,79	6.160.459,58	2.039.717,45	0,00	42.421.717,92	50.494.110,89	43.916.505,38
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau*	322.665.382,00	88.432.682,16	1.188.154,58	-132.660.988,49	277.248.921,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	277.248.921,09	322.665.382,00
Summe Sachanlagen	2.169.153.855,80	145.082.697,48	8.883.527,63	-675.572,99	2.304.677.452,66	364.388.525,63	46.650.655,77	5.903.797,72	0,00	405.135.383,68	1.899.542.068,98	1.804.765.320,17
III. Finanzanlagen												
Beteiligungen	42.268,00	0,00	0,00	0,00	42.268,00	24.765,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	17.503,00	17.503,00
Summe Finanzanlagen	42.268,00	0,00	0,00	0,00	42.268,00	24.765,00	0,00	0,00	0,00	24.765,00	17.503,00	17.503,00
Summe Anlagevermögen	2.234.328.938,53	150.349.048,55	8.883.527,63	0,00	2.375.794.459,45	409.278.931,78	52.870.156,76	5.903.797,72	0,00	456.245.290,82	1.919.549.168,63	1.825.050.006,75

* davon EUR 64.598,00 Zugänge Fremdkapitalzinsen

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Konzern-Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2017

	2017 TEUR	2016 TEUR
1. Jahresergebnis	-61.358	-38.444
2. +/- Abschreibung/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	52.870	50.126
3. +/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-1.079	-8.914
4. - Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge (+/-)	-20.530	-18.807
5. -/+ Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere Aktiva, die nicht in der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	29.264	-13.768
6. +/- Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht in der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-9.186	-1.992
7. -/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1.914	1.738
8. +/- Zinsaufwendungen/Zinserträge	25.119	10.895
9. +/- Ertragsteueraufwand/-ertrag	256	0
10. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Summe aus 1 bis 9)	17.270	-19.166
11. Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen + Anlagevermögens		
12. - Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-5.266	-3.342
13. + Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	1.059	796
14. - Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-145.076	-150.160
15. Einzahlungen aus Zuschüssen für Investitionen des Sachanlagevermögens sowie in immaterielle Vermögensgegenstände	19.026	98.021
16. Cashflow aus der Investitionstätigkeit (Summe aus 11 bis 15)	-130.257	-54.685
17. + Einzahlungen Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern des Mutterunternehmens	17.885	0
18. + Einzahlungen Eigenkapitalzuführungen von anderen Gesellschaftern	1.039	0
19. + Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	85.000	96.000
20. - Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten	-14.953	-23.174
21. - Gezahlte Zinsen	-5.547	-7.082
22. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit (Summe aus 17 bis 21)	83.424	65.744
23. Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Summe 10, 16, 22)	-29.563	-8.107
24. +/- Konsolidierungskreisbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	0	-368
25. + Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	5.600	14.075
26. Finanzmittelfonds am Ende der Periode (Summe aus 23 bis 25)	-23.963	5.600

Zusammensetzung des Finanzmittelfonds

	31.12. 2017	31.12. 2016
Liquide Mittel	5.517	441
Verbindlichkeiten (Vj. Guthaben) bei der Kasse.HH	-29.480	5.159
	-23.963	5.600

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Konzern Eigenkapital Spiegel zum 31. Dezember 2017

in EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Konzernbilanz- gewinn/-verlust	Summe	Minderheiten- anteile	Summe Kapital
Stand zum 01.01.2017	150.000.000,00	883.283.249,54	-25.286.297,90	1.007.996.951,64	-1.038.595,78	1.006.958.355,86
Konzernergebnis			-61.358.180,40	-61.358.180,40		-61.358.180,40
Einstellung in die Kapitalrücklage		17.885.246,63		17.885.246,63	1.038.595,78	18.923.842,41
Entnahme aus der Kapitalrücklage		-11.967.130,43	11.967.130,43	0,00		0,00
Stand zum 31.12.2017	150.000.000,00	889.201.365,74	-74.677.347,87	964.524.017,87	0,00	964.524.017,87

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Konzernlagebericht
für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

1 Geschäftsmodell

Der Konzernabschluss der Hamburg Port Authority beinhaltet die folgenden vollkonsolidierten Gesellschaften:

- Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg (HPA)
- CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (TEVG)
- CGH Terminaleigentumsverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg (TEG)
- CGH Cruise Gate Hamburg GmbH, Hamburg (CGH)
- Flotte Hamburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg (FLHV)
- Flotte Hamburg GmbH & Co. KG, Hamburg (FLH)

Die HPA betreibt seit 2005 ein zukunftsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand und ist überall dort aktiv, wo es um Effizienz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur im Hamburger Hafen geht. Den sich ständig verändernden Rahmenbedingungen des Hafens begegnet die HPA mit intelligenten und innovativen Lösungen. Die HPA ist verantwortlich für die effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen und ist Ansprechpartner für alle Fragen hinsichtlich der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Hafenbahnanlagen und des Immobilienmanagements im Hafen. Zudem gestaltet sie im Rahmen des globalen Megatrends der Digitalisierung die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus diesen 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 zudem die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr.

Die TEVG wurde am 20. März 2014 errichtet und am 27. März 2014 in das Handelsregister eingetragen. Sie ist persönlich haftende Gesellschafterin (Komplementärin) der TEG und vertritt diese im Außenverhältnis. Der originäre Geschäftszweck der Gesellschaft ist die Wahrnehmung der Geschäftsführung für die TEG sowie die Übernahme der persönlichen Haftung für diese Gesellschaft.

Die TEG wurde am 20. März 2014 errichtet und am 31. März 2014 in das Handelsregister eingetragen. Sie hat das Kreuzfahrtterminal Cruise Center Steinwerder (CC3) sowie die zugeordneten Verkehrs- und Parkflächen errichtet und vermietet diese inklusive der von der HPA angemieteten zugehörigen Flächen und Kaimauern an die CGH. Die teilhaftenden Gesellschafter (Kommanditisten) des Unternehmens waren bisher die HPA mit einem Geschäftsanteil von 51% und die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) mit einer Beteiligung von 49%. Die FHH hat ihren Kommanditanteil rückwirkend zum 01.01.2017 an die HPA abgetreten, so dass nunmehr die HPA alleinige Kommanditistin der TEG ist.

Die CGH wurde am 12. September 2014 errichtet und am 24. September 2014 in das Handelsregister eingetragen. Die entwickelte gesellschaftsrechtliche Struktur des Kreuz-

schiffahrtsgeschäftes in Hamburg basiert auf einer klaren Trennung der Bereiche „Eigentum“, „Betrieb“ und „Abfertigung“. Die zentrale Koordination aller drei Hamburger Cruise Center ist durch die CGH sichergestellt. Die CGH mietet dazu die Cruise Center von den jeweiligen Eigentümern an. Wesentlich für die führende Rolle der HPA in den beteiligten Gesellschaften ist der Gedanke der Gewährleistung einer diskriminierungsfreien Abfertigung aller Hamburg anlaufenden Kreuzfahrtschiffe. Deshalb soll die CGH, konzessioniert durch die jeweiligen Eigentümer der Kreuzschiffterminals, neben dem Betrieb der zentralen Terminalinfrastruktur für alle vorhandenen Terminals das Liegeplatzmanagement durchführen.

Die FLHV wurde am 18. April 2017 errichtet und am 7. Juni 2017 in das Handelsregister eingetragen. Sie ist persönlich haftende Gesellschafterin (Komplementärin) der FLH und vertritt diese im Außenverhältnis. Der originäre Geschäftszweck der Gesellschaft ist die Wahrnehmung der Geschäftsführung für die FLH sowie die Übernahme der persönlichen Haftung für diese Gesellschaft.

Die FLH wurde am 18. April 2017 errichtet und am 21. Juni 2017 in das Handelsregister eingetragen. Die Geschäftstätigkeit wurde am 1. Juli 2017 aufgenommen. Der originäre Geschäftszweck der Gesellschaft ist der Betrieb und die Vercharterung von Schiffen und schwimmenden Anlagen mit und ohne Personal, die Förderung aller der HPA übertragenen Aufgaben sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Tätigkeiten.

Die Kunden der FLH sind insbesondere:

- die HPA
- die Wasserschutzpolizei (BIS)
- die Feuerwehr (BIS)
- der LSBG

Größter Kunde der FLH ist aktuell die HPA.

Die Geschäftsbeziehungen werden einer sog. „open-book“-Regelung unterworfen, um größtmögliche Transparenz in den finanziellen Aspekten der Zusammenarbeit zu wahren. In diesem Rahmen findet eine regelmäßige Überprüfung der Preisgestaltung und der Rahmenbedingungen statt.

2 Ziele und Strategien

Im Geschäftsjahr 2017 wurden zentrale Unternehmensziele erreicht sowie strategische Weichen gestellt, um zukünftigen Anforderungen zu begegnen. Der Schwerpunkt lag dabei insbesondere im Bereich der HPA Unternehmensstruktur, in der Modernisierung der Hafeninfrastruktur, der Optimierung aller Verkehrsströme sowie der Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. Darüber hinaus investiert die HPA konsequent in innovative Technologien und treibt neben der digitalen Vernetzung auch die Vernetzung unter den führenden Häfen der Welt aktiv voran. Den Rahmen für alle Aktivitäten bilden Wirtschaftlichkeit und finanzielle Transparenz. Dabei agiert die HPA stets ressourcenschonend und wird so ihrer Verantwortung für den Hafen in der Stadt gerecht.

Mit dem Prozess HPAnext/HPA[go] wurde 2017 ein zentraler Unternehmensprozess umgesetzt, der die Finanzströme

der öffentlichen und kommerziellen Aufgabenbereiche innerhalb der HPA trennt und transparent darstellt. Die damit verbundene Einführung einer Spartenrechnung schafft die Grundlage, um tragfähige und insbesondere mit EU-Recht konforme Geschäftsmodelle auf Spartenebene zu entwickeln und langfristig neue Geschäftsfelder zu erschließen. Somit festigt die HPA ihre Wettbewerbsfähigkeit und stellt sich den Anforderungen an ein modernes und dienstleistungsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand. Hierzu wird ebenfalls die 2017 umgesetzte Etablierung des ganzheitlichen Flottenmanagements für die Freie und Hansestadt Hamburg unter dem Dach der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG als Tochterunternehmen der HPA einen Beitrag leisten.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Hamburger Hafens zu einem modernen, wettbewerbsfähigen und intelligenten Hafen der Zukunft erfolgt auf Basis einer bedarfsgerecht funktionierenden Infrastruktur und unter ständiger Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse sowie der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen. Im diesem Kontext lagen die strategischen Schwerpunkte 2017 auf der Sicherstellung der Zugänglichkeit zum Universalhafen Hamburg. Insbesondere ergeben sich Herausforderungen durch das Wachstum der Schiffsgrößen, die gezielte Planungen und Umgestaltungen des Hafenlayouts erfordern. Auf der Basis klar strukturierter Konzepte kommt die HPA dieser Aufgabe nach und verfolgt den Aus- und Umbau der Hafenanlagen. Insbesondere die Maßnahmen Westerweiterung, Neue Querung Köhlbrand, der Ausbau der vorhandenen Kreuzfahrtliegeplätze sowie die Entwicklung im Mittleren Hafen machen dieses Engagement deutlich. Mit der 2017 fertiggestellten Erweiterung der Einfahrt des Vorhafens wird ein weiterer Meilenstein erreicht. Außerdem wurden alle laufenden Klageverfahren gegen die Fahrinnenanpassung durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts beendet, so dass ein wichtiges Etappenziel zur Sicherstellung einer besseren Erreichbarkeit des Hafens erreicht wurde.

Ein weiterer strategischer Schwerpunkt lag in der Optimierung der Verkehrsströme im Hafen. Hierbei spielt die Entflechtung der Verkehre eine strategische Rolle. Mit der Eröffnung der Rethelappbahnbrücke im Dezember 2017 und mit den planmäßigen Baufortschritten an der neuen Bahnbrücke Kattwyk wird dieser Prozess an kritischen Infrastrukturpunkten im Hafen vorangetrieben. Gleichzeitig optimiert die HPA die benötigte Hinterland- sowie see-seitige Anbindung weiter und unterstützt die Verbesserung der Verkehrsströme im Hafen und Umland.

Besondere Erfolge erzielte die HPA bei der Stärkung der Wertschöpfung im Hafen. Dazu wurde der Ausbau und die Vermarktung von Gewerbeflächen und der kommerziell nutzbaren Infrastruktur im Hafengebiet konsequent vorangetrieben. Die Ansiedlung der Unternehmen Goodman, Liebherr-Nenzing Service GmbH sowie eines Verteilerzentrums für den Versand-Dienstleister Amazon bilden wichtige Meilensteine zur Weiterentwicklung des Hamburger Hafens als attraktiver Logistikstandort.

Dazu entwickelt die HPA den Wirtschaftszweig der Kreuzfahrt im Hafen nachhaltig weiter. So konnte ein neuer Rekord bei den Schiffsanläufen und Passagierzahlen erreicht werden. Aber auch für die langfristige Entwicklung des Kreuzfahrtstandortes Hamburg wurden in Zusammenarbeit zwischen der HPA und der Cruise Gate Hamburg (CGH) strategische Schritte getätigt.

Im Bereich der Digitalisierung entwickelte die HPA zusammen mit Ihren Partnern den Hamburger Hafen weiter zu einem der intelligentesten Häfen der Welt. Sie investierte

konsequent in innovative IT-Anwendungen und pilotierte diverse Projekte im Rahmen des smartPORT-Programms für einen innerstädtischen Hafen und entwickelte diesen zusammen mit ihren Stakeholdern konsequent weiter – durch Technologien wie zum Beispiel Internet of Things (IoT) und die Erprobung des neuen Kommunikationsstandards 5G. Die HPA forcierte ebenso die interne digitale Transformation im gesamten Unternehmen, förderte nachhaltige Standards für Häfen und trieb die Vernetzung zwischen Häfen weltweit entlang der Logistikkette voran. Dazu kooperierte die HPA sowohl lokal als auch international mit zahlreichen Partnern und fokussierte sich auf einen kontinuierlichen und projektbezogenen Dialog mit den Akteuren im Hafen und der Politik. Die HPA festigte die überregionale Bedeutung des Hamburger Hafens unter anderem durch den Ausbau des globalen Netzwerks chainPORT, das Synergien durch internationale Hafenkooperationen nutzbar macht.

Zudem wurde die HPA ihrer ökologischen und sozialen Verantwortung in der Gesellschaft gerecht, in dem sie die Reduzierungen der Emissionen im Hafen und im eigenen Unternehmen voranbrachte. Der ganzheitliche Ansatz der HPA mit einem ausgeglichenen Zusammenspiel von ökonomischen, ökologischen sowie sozialen Zielen bildet die Prämisse für die nachhaltige Existenz des Hafens in der Stadt. Konkrete Beispiele im Flottenmanagement, wie die Erprobung und Nutzung von Landstrom und die Einführung einer Umweltkomponente im Bereich der Hafengelder spiegeln die gelebte Verantwortung wider.

3 Wirtschaftliches Umfeld

Nachdem der Hamburger Hafen im Jahr 2016 seinen Gesamtumschlag noch stabilisieren konnte, ist dieser im Jahr 2017 zurückgegangen. Die Entwicklung ist maßgeblich auf die weiterhin ausstehende Umsetzung der Fahrinnenanpassung sowie auf das weiter wachsende Angebot von Hafenumschlagskapazitäten in der Nordrange aber auch in den Südhäfen Europas sowie im osteuropäischen Raum zurück zu führen. Die durch die ausstehende Fahrinnenanpassung eingetretene aber auch erwartete Abkühlung der Umschlagsentwicklung wird von der HPA konsequent genutzt, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur für die steigenden Verkehrsmengen nach Anpassung der Fahrinne kontinuierlich zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere die Entflechtung der Verkehrsträger Straße und Schiene, die Ertüchtigung der Kaimauern, die Aufweitung der wasserseitigen Zufahrten und auch die Digitalisierung der Prozessabläufe.

Der Hamburger Hafen steht derzeit unter erheblichem Wettbewerbsdruck. Unter den vier größten Häfen der Nordrange lag der Anteil Hamburgs am Gesamtumschlag mit 15,2% um 0,4 Prozentpunkte unter dem Niveau des Vorjahres. Der Marktanteil des Hamburger Hafens für den Container-Umschlag in TEU ging binnen eines Jahres von 24,2% auf 22,9% zurück.

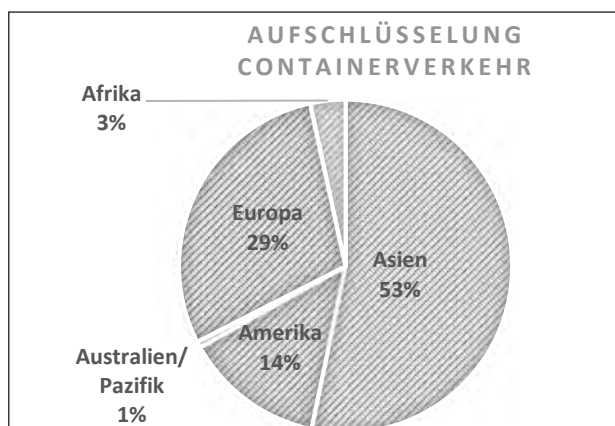
Der Hamburger Hafen verzeichnete einen Gesamtumschlag von 136,5 Mio. t und lag damit um -1,2% unter der Vergleichszahl aus dem Jahr 2016. Der Import ging um -0,8% zurück. Der Rückgang des Exportes lag bei -1,8%.

Der Tonnageanteil der Container macht mit 90,3 Mio. t etwa 66% des Gesamtumschlages des Hamburger Hafens aus. Während der Containerumschlag in t um -1,5% zurückging, zeigte sich gemessen in TEU ein Rückgang um -1,0% auf 8,8 Mio. TEU. Ausschlaggebend dafür war ein Rückgang im Umschlag leerer Container um -6,9%, hingegen lag die Abfertigung beladener Boxen mit 7,6 Mio. TEU auf Vorjahresniveau.

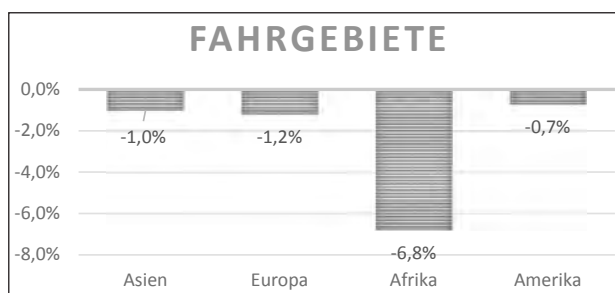
Im Hamburger Hafen fanden insgesamt 8.050 umschlagerzeugende Anläufe von Seeschiffen statt. Dies entspricht einem Rückgang von -6,3% gegenüber dem Vorjahr. Der prozentual hohe Rückgang ist im Wesentlichen auf die kontinuierlich steigende Schiffsgröße zurück zu führen.

Der Anteil von Containerschiffen lag bei etwa 45%. Für Massengutschiffe (einschl. Tanker) betrug er 26% und für Stückgutschiffe 21%. Der Rest in Höhe von rund 8% verteilte sich auf RoRo-, Passagier- und verschiedene Spezialschiffe.

Die Aufschlüsselung des Containerverkehrs von und nach Hamburg auf die verschiedenen Erdteile zeigt hingegen weitgehend stabile Anteile. Für die Fahrtgebiete in Asien (53,3%), Amerika (13,6%) und Australien/Pazifik (0,6%) ergaben sich in 2017 jeweils leichte Anteilserhöhungen zu Lasten der Fahrtgebiete in Europa (29,1%) und Afrika (3,4%).



Beim Blick in einzelne Fahrtgebiete des Hamburger Hafens zeigt sich im Geschäftsjahr ein uneinheitliches Bild. Die prozentualen Veränderungen der jeweiligen Kontinente sind in der folgenden Grafik dargestellt. Innerhalb der Regionen gab es jedoch teilweise deutliche Verschiebungen.



Im Hinterlandverkehr – eine traditionelle Stärke des Hamburger Hafens – wurde eine Verschärfung des Wettbewerbs spürbar, die sich unter anderem durch ein sehr offensives Marketing des Rotterdamer Hafens im angestammten Hinterland des Hamburger Hafens zeigte. Gleichwohl hat der Hinterlandumschlag von Containern nach zunächst schwachem Jahresverlauf zuletzt deutlich zugelegt, so dass im Containerverkehr mit dem Hinterland – gemessen in TEU – insgesamt ein leichter Zuwachs um +0,4% verzeichnet wurde.

Bei der Menge der durch die Hafenbahn transportierten Güter war 2017 ein leichter Rückgang zu beobachten. Der schienengebundene Verkehr folgt damit dem Trend der insgesamt rückläufigen Hinterlandverkehre des Hafens. Im schienengebundenen Containerverkehr wurden insgesamt 2,33 Mio. TEU bewegt, etwa 1% weniger als im Rekordjahr

2016. Die auf der Schiene transportierte Ladungsmenge betrug mit 45,5 Mio. t etwa 1,9% weniger als im Vorjahr. 58.452 Züge mit mehr als 1,55 Mio. Wagen befuhren hierfür im Jahr 2017 das Netz der Hafenbahn. Trotz des leichten Rückgangs konnte der Schienenverkehr seinen Marktanteil im Jahr 2017 auf hohem Niveau halten. Dabei wurde die Effizienz in der Abwicklung der Bahnverkehre erneut gesteigert. Sie erreichte im Containerverkehr mit durchschnittlich rund 72 beförderten Standardcontainern pro Zug ein Rekordniveau.

In der Kreuzschiffahrt wurden im Hamburger Hafen mit 198 Anläufen und über 810.000 Passagieren neue Rekorde aufgestellt. Damit hat Hamburg seine Position als bedeutendster Kreuzfahrthafen Deutschlands unterstrichen. Für das Jahr 2018 werden an den Cruise Terminals 220 Schiffsanläufe erwartet, so dass mit einer Passagierzahl von rund 880.000 gerechnet wird. Die wesentliche Grundlage für diesen Erfolg bildete die von der HPA gegründete Cruise Gate Hamburg GmbH (CGH).

4 Geschäftsverlauf

Die HPA hat sich auf die effiziente Umsetzung wichtiger Ausbauprojekte konzentriert und die Modernisierung der Prozesssteuerung weiter vorangetrieben. Die geografische Lage des Hamburger Hafens erfordert eine Konzentration darauf, die Verkehrsmengen und insbesondere die Schiffsgrößen bedarfsgerecht abzufertigen. Mit Blick auf diese Herausforderungen wurden auf allen Verkehrsträgersystemen (Wasserweg, Straße und Schiene) die Ertüchtigung und der Ausbau vorangetrieben. Gleichzeitig wurde der sukzessive Ausbau der Hafenflächen durch mehrere Neuan-siedlungen erfolgreich umgesetzt.

4.1 Flächenentwicklung

Für die Entwicklung des Universalhafens Hamburg ist die intensive Nutzung der begrenzten Hafenflächen nach wie vor ein wesentlicher Aspekt der HPA-Geschäftspolitik. Die HPA verfolgt ein kundenorientiertes Flächenmanagement unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Wertschöpfung. Auf dieser Grundlage hat die HPA im Geschäftsjahr ihr Ziel weiterverfolgt, Entwicklung, Vermietung und den Ausbau von Hafenflächen nachhaltig – d. h. vorausschauend – zu optimieren.

Unter anderem wurde der Aufbau des Konzepts der „Wirtschaftseinheiten und Regionalgebiete“ vorangetrieben. In diesem Konzept zur Steigerung der Flächeneffizienz und der durch die Mieten auf den HPA eigenen Hafenflächen generierten Einnahmen ist vorgesehen, den Hafenarealen für die Zukunft jeweils spezifische Entwicklungsschwerpunkte zuzuweisen. Investitionen und Ansiedlungen erfolgen dann perspektivisch entsprechend den zugeordneten Branchen. Langfristig wird das Konzept dazu führen, dass die vorhandene Infrastruktur intensiver genutzt wird, da vermehrt Mieter mit vergleichbaren Ansprüchen an die Flächen und die Infrastruktur in den jeweiligen Hafenarealen angesiedelt werden.

Parallel zum Aufbau des Konzepts der „Wirtschaftseinheiten und Regionalgebiete“ arbeitete die HPA weiterhin daran, die gewerblich industrielle Flächennachfrage der Hafenwirtschaft bedienen zu können. So gingen beispielsweise die im Jahr 2016 begonnenen Voruntersuchungen zur Herrichtung der neuen Hafennutzungsfläche „Altenwerder West“ in die nächsten Bearbeitungsphasen. Die HPA hat im Geschäftsjahr entsprechende Aufträge vergeben. In zu vertiefenden Analysen sollen die Auftragnehmer die technischen, umweltbezogenen und administrativ-organisatorischen Grundlagen der Flächennutzung ermitteln. Das Klavierverfahren gegen die Hafenplanungsverordnung, durch

die das Areal „Altenwerder West“ per Senatsbeschluss im Mai 2016 aus dem Hafenerweiterungsgebiet in das Hafennutzungsgebiet überführt wurde, ist noch nicht abgeschlossen.

Für die Weiterentwicklung und Neuausrichtung des Areals „Steinwerder Süd“ wurde ein Markterkundungsverfahren – ausgestaltet als internationaler Ideenwettbewerb – abgeschlossen. Der Wettbewerb lieferte eine Vielzahl innovativer Ideen für die zukünftige Nutzung des Areals. Auf Basis dieser Beiträge wird derzeit ein Konzept für eine Ausschreibung erarbeitet. Um eine schnelle Umsetzung zu ermöglichen, hat parallel die Erarbeitung der Unterlagen für den Planfeststellungsantrag begonnen.

Der Kreuzfahrtsektor ist weiterhin geprägt von einer rasanten Schiffsgrößenentwicklung sowie stetig steigenden Passagierzahlen und Schiffsanläufen. Die HPA hat die Analyse möglicher zusätzlicher Standorte im Hafen fortgesetzt, um auf den weiter steigenden Bedarf an Abfertigungskapazitäten im Hamburger Hafen vorbereitet zu sein. Im Zuge dessen soll in der HafenCity der Neubau des Cruise Center 1 erfolgen. Dieses Terminal wird in das Gesamtbauvorhaben des südlichen Überseequartiers integriert und ist Bestandteil eines Gebäudekomplexes aus Einkaufszentrum und Hotel.

4.2 Realisierung des Investitionsprogramms

Das Investitionsprogramm wurde wesentlich durch die Projekte Verkehrsanbindung Burchardkai, Neue Bahnbrücke Kattwyk sowie Retheklappbrücke getragen. Durch den Abschluss des Projekts Anpassung Einfahrt Vorhafen konnte im März 2017 die wasserseitige Zugänglichkeit des Mittleren Hafens deutlich verbessert werden. Auch der Neubau der Retheklappbrücke wurde im Dezember 2017 mit der Inbetriebnahme der Bahnklappbrücke abgeschlossen, so dass nach der bereits im Jahr 2016 erfolgten Inbetriebnahme der Straßenklappbrücke nunmehr die gesamte neue Brücke ihrer Bestimmung übergeben wurde. Im Projekt Neue Bahnbrücke Kattwyk wurden die Bauleistungen für die landseitige Erschließung auf der Ost- sowie der Westseite planmäßig fertiggestellt. Die Gründung der Eisenbahnhubbrücke sowie das Betriebsgebäude befinden sich in der Ausführung. Im Projekt Verkehrsanbindung Burchardkai wurde im Juni 2017 die Verkehrsfreigabe des Altenwerder Damms über die neue, östliche Straßenbrücke erteilt. Im Jahresverlauf wurden zudem die Widerlager sowie der Stahlbau und Korrosionsschutz der neuen zweigleisigen Eisenbahnbrücke fertiggestellt.

Im Rahmen des Bauprogramms der Hafenbahn wurden insgesamt 22 Weichen sowie 6.000 Gleismeter erneuert. Schwerpunktartig wurden 3,2 km Gleise und 10 Weichen des Hafenbahnhofs Alte Süderelbe, 0,8 km und 7 Weichen im Bahnhof Waltershof und 1,4 km Gleise im Bahnhofsteil Altenwerder Ost erneuert. Im Bereich Oberbau erfolgten Instandsetzungsarbeiten an zahlreichen Standorten im gesamten Hafenbahnnetz. Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik wurde im Bereich Hausbruch eine neue elektrische Weichenheizung errichtet. Des weiteren begann im Bahnhofsteil Dradenau die Teilerneuerung des Stellwerks Waltershof.

Die Grundsanierung der Oströhre des St. Pauli Elbtunnels ist im Bereich der Wand und des Gewölbes abgeschlossen.

Die Sanierungsarbeiten des unteren Tunnelquerschnitts sind ebenfalls weit fortgeschritten. Derzeit erfolgt die Erneuerung der technischen Ausrüstung sowie Arbeiten externer Leitungsträger, die die Tunnelröhre für ihre Leitungstrassen nutzen. Die Verkehrsfreigabe der Oströhre erfolgt nach Abschluss sämtlicher Arbeiten im ersten Halbjahr 2019. Im Anschluss wird mit der Sanierung der westlichen Tunnelröhre begonnen. Hier erfolgen aktuell umfangreiche Bauwerksuntersuchungen und Planungsleistungen.

4.3 Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte

Eine leistungsfähige, wasserseitige Zugänglichkeit ist Voraussetzung für den Hamburger Hafen, um seine Funktion als Drehscheibe im internationalen Warenverkehr und damit die Sicherung der wirtschaftlichen Zukunft zu gewährleisten. Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe bleibt daher eine der zentralen Herausforderungen für den Hafen. Die dafür notwendigen Arbeiten können erst beginnen, wenn ein vollzugsfähiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Dies ist bisher nicht der Fall, da zwei Umweltverbände gegen die vom Bund und Hamburg erlassenen Planfeststellungsbeschlüsse beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) geklagt und im Zuge eines Eilverfahrens einen Baustopp erwirkt hatten. In seinem Urteil vom 09.02.2017 hat das Gericht die Planfeststellungsbeschlüsse für nicht vollziehbar erklärt, da einige wenige Aspekte im Zusammenhang mit dem europäischen Umweltrecht nicht ausreichend gewürdigt worden seien. Bis auf diese wenigen rechtlichen Mängel, wurden die Planfeststellungsbeschlüsse jedoch vom BVerwG bestätigt, so dass nach der Heilung der vom Gericht erkannten Rechtsfehler mit der Realisierung des Fahrrinnenausbaus begonnen werden kann.

Die Projektteams der HPA und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben im Frühjahr 2017 die hierfür erforderlichen Arbeiten aufgenommen und werden diese voraussichtlich im 1. Halbjahr 2018 mit einem Planergänzungsantrag abschließen. Das darauf unmittelbar folgende, von den Planfeststellungsbehörden Hamburgs und des Bundes durchgeführte Planergänzungsverfahren zielt auf eine Zulassung der vorgenommenen Planänderungen als Voraussetzung für den Baubeginn des Fahrrinnenausbaus ab. Dies erscheint in der zweiten Jahreshälfte 2018 möglich, ist aber angesichts eines ungewissen Verfahrensverlaufs nicht sicher vorhersehbar. Die Realisierung der Fahrrinnenanpassung unterliegt damit weiterhin zeitlichen Risiken, zumal der Planergänzungsbeschluss erneut beklagt werden kann.

Alle weiteren gegen den geplanten Fahrrinnenausbau gerichteten Klagen wurden im November und Dezember 2017 vom BVerwG verhandelt und in Urteilen vom 28.11.2017 und 20.12.2017 abgewiesen. Damit sind derzeit keine Klagen mehr gegen den geplanten Fahrrinnenausbau beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Für das Projekt Westerweiterung des Container Terminals Hamburg (CTH) hat die zuständige Genehmigungsbehörde im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der Beschluss wird derzeit vor dem Verwaltungsgericht beklagt. Neben der Begleitung des Klageverfahrens werden derzeit die technischen Planungen aktualisiert sowie ein Notifizierungsverfahren und eine mietvertragliche Regelung mit dem Betreiber Eurogate vorbereitet.

5 Finanzielle Leistungsindikatoren**5.1 Ertragslage**

In TEUR	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	193.267	191.254	2.013
hiervon Mieterlöse	98.111	94.003	4.108
hiervon Hafenbetrieb	72.541	72.881	-340
hiervon Sonstige	22.615	24.370	-1.755
Materialaufwand	140.342	168.158	-27.816
Personalaufwand	117.475	110.754	6.721
Abschreibungen	52.870	50.125	2.745
Sonstiger betrieblicher Aufwand	53.515	78.504	-24.989
Jahresüberschuß/-fehlbetrag	-61.358	-38.444	-22.914
Entnahme aus Kapitalrücklage	11.967	20.921	- 8.954
Verlustvortrag	-25.286	-7.881	- 17.406
Bilanzergebnis	-74.677	-25.286	- 49.391

Die Umsatzerlöse konnten gegenüber dem Vorjahr um 2,0 Mio. EUR gesteigert werden. Diese positive Entwicklung ist im Wesentlichen durch die gestiegenen Mieten (+4,1 Mio. EUR) bedingt.

Wesentlicher Treiber für die Abnahme des Materialaufwandes gegenüber dem Vorjahr (-27,8 Mio. EUR) ist die Unterschreitung des Vorjahresvolumens bei den Projekten. Dieser strukturelle Effekt ergibt sich aus der Fertigstellung von Projekten mit hohem Aufwand im Vorjahr und dem daraus resultierenden entsprechend hohen Vergleichsniveau.

Der im Vergleich zum Vorjahr um 6,7 Mio. EUR gestiegene Personalaufwand ist insbesondere aus Sondereffekten aus der Anpassung der Bewertung der Pensionen im Vorjahr zu begründen. Der reine Personalaufwand stieg gegenüber dem Vorjahresniveau um 3,2 Mio. EUR an. Dieses Volumen basiert auf den Anpassungen aus Tarifsteigerung und weiteren strukturellen Anpassungen der tariflichen Entlohnungssystematik.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr um 25,0 Mio. EUR gesunken. Im Jahr 2016 waren hier Sondereffekte aus der Neubewertung der Rückstellungen für Pensionen und Beihilfen sowie die Schadenersatzzahlung für die vorzeitige Beendigung eines Mietvertrages enthalten.

Der Jahresfehlbetrag fällt mit -61,4 Mio. EUR um 22,9 Mio. EUR höher als im Vorjahr aus. Diese Veränderung ist insbesondere auf den Wegfall von Einmaleffekten im Vorjahr zurückzuführen. Im Wesentlichen betrifft dies Entlastungen aus der Neubewertung der Pensionslasten (9 Mio. EUR), die Auflösung der sogenannten Capping-Rückstellung (15 Mio. EUR) sowie die reduzierten betrieblichen Zuschüsse, die im Jahr 2017 in Höhe von 15 Mio. EUR als Einzahlung in die Kapitalrücklage zugeführt wurden. Ferner war das Jahr 2016 durch eine Entschädigungszahlung (18 Mio. EUR) belastet. Unter Berücksichtigung dieser Sondereffekte bewegt sich der Konzernjahresfehlbetrag 2017 auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von 12,0 Mio. EUR sank im Vergleich zum Vorjahr um 9,0 Mio. EUR., da das über die HHLA-Mrd. finanzierte Projektvolumen entsprechend niedriger ausfiel. Im Wesentlichen handelt es sich bei dieser Position um den Ausgleich der

Abschreibungen auf Anlagen, die in den Jahren 2009 bis 2014 durch die HHLA-Mrd. finanziert wurden.

5.2 Finanzlage

In Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung
Darlehensstand	353,3	281,8	71,5
Betriebsmittelkonto	-29,5	5,2	-34,7
Fremdkapitalquote	55,6%	52,0%	

Die Finanzierung erfolgt durch Zuschüsse und Kostenerstattungen der Freien und Hansestadt Hamburg sowie durch die laufenden Umsatzerlöse und Erträge der HPA. Weitere Liquidität wird in Form eines Kontokorrentkredits bei der Kasse Hamburg sichergestellt. Im Geschäftsfeld Public besteht eine strukturelle Unterfinanzierung, da die Aufwendungen für die öffentlichen und hoheitlichen Aufgaben nicht durch Zuschüsse der Freien und Hansestadt gedeckt werden.

Investitionen im Geschäftsfeld Commercial erfolgen durch laufende Erträge und entsprechende

Kreditaufnahmen.

Insgesamt war die Zahlungsfähigkeit der HPA im Berichtsjahr gesichert.

5.3 Vermögenslage

In Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung
Anlagevermögen	1.919,5	1.825,1	81,0
Anlagenintensität	88,4%	87,0%	
Anlagendeckungsgrad	50,3%	55,2%	
Eigenkapital	964,5	1.007,0	-42,5
Eigenkapitalquote	44,4%	48,0%	
Rückstellungen	353,4	327,3	26,1
hiervon Pensionsrückstellungen	249,5	223,3	26,2

Im Geschäftsjahr 2017 lagen die Gesamtinvestitionen der HPA mit 174,7 Mio. EUR um -41,9 Mio. EUR (-19,3%) unter dem Vorjahreswert. Davon entfallen 111,9 Mio. EUR auf das Geschäftsfeld Commercial und 56,3 Mio. EUR auf das Geschäftsfeld Public.

Im Geschäftsfeld Commercial wurde im Wesentlichen in den Ausbau der Hafenbahn inklusive des Bahnanteils der Rethelklappbrücke und der Neuen Bahnbrücke Kattwyk 60,2 Mio. EUR investiert. Die Ersatzinvestitionen der Hafenbahn beliefen sich auf 10,5 Mio. EUR. In der Sparte Port Estate wurden in Ausbau und Kernsanierungen verschiedener Gebäude sowie den Flächenerwerb und in Flächenaufwertungen durch Bodensanierungen im Betrachtungszeitraum 38,7 Mio. EUR investiert. Darüber hinaus entfielen 13,4 Mio. EUR auf den Bau des neuen Feuerlöschbootes.

Die Investitionen des Geschäftsfeldes Public beinhalteten insbesondere die Ausbauinvestitionen für die öffentlichen Straßen und den öffentlichen Hochwasserschutz, die nicht im Anlagevermögen der HPA abgebildet werden, da sich diese Vermögensgegenstände im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden. Für den Ausbau des Straßen- und Brückennetzes, inklusive des Straßenteils der Rethelklappbrücke, wurden 26,3 Mio. EUR und für den Ausbau des öffentlichen Hochwasserschutzes 0,7 Mio. EUR investiert.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen. Dieser beträgt zum 31. Dezember 2017 insgesamt 440,5 Mio. EUR. Diesem Wert stehen entsprechende Buchwerte der allgemeinen Infrastruktur im Anlagevermögen gegenüber.

Das Konzerneigenkapital der HPA beträgt nunmehr 964,5 Mio. EUR. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist durch den Konzernjahresfehlbetrag des laufenden Jahres unter Berücksichtigung von Kapitalzuführungen und Entnahmen aus der Kapitalrücklage bedingt.

Die Rückstellungen teilen sich hauptsächlich in Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 249,5 Mio. EUR und sonstige Rückstellungen von 103,6 Mio. EUR auf. Die Pensionsrückstellungen beziehen sich nahezu hälftig auf 259 Beamte und 2.283 Angestellte. Dem Rückstellungsbetrag stehen Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg in Höhe von 109,6 Mio. EUR gegenüber, welche aus der im Errichtungsgesetz festgelegten Zusage der Freien und Hansestadt Hamburg resultieren, die vor der Errichtung der HPA entstandenen Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Mitarbeitern zu übernehmen.

6 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

6.1 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen	2017	2016	Veränderung
Personalbestand per 31.12.	1.780	1.757	+23
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.767	1.767	0
Fluktuationsrate	4,4%	3,7%	+0,7

Eine Phase der Konsolidierung in den Vorjahren im Zuge eines effizienten Personalmanagements hat dazu geführt, dass der durchschnittliche Personalbestand 2017 auf dem Niveau des Vorjahres geblieben ist. Die ergriffenen Maßnahmen der Vorjahre wurden auch 2017 konsequent weiterverfolgt. Die Erreichung der gesetzten Ziele erforderte wichtige Rekrutierungen in relevanten Bereichen, ohne die zukünftige Aufgaben nicht bewältigt werden können. Der Anstieg um 23 Beschäftigte zum Stichtag 31.12. erfolgte vor allem im letzten Quartal 2017. Dies hat unter anderem den Hintergrund, dass die Rekrutierungsabteilung in der Besetzung bereits geplanter Stellen sehr erfolgreich gearbeitet hat. Dieser Erfolg ist vor dem Hintergrund eines ausgeprägten Fachkräftemangels und wenig attraktiver Tarifstrukturen umso bemerkenswerter.

Die Fluktuationsrate von 4,4% ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte gestiegen. Über die unterschiedlichen Fluktuationskategorien hinweg lässt sich mit Ausnahme der auslaufenden Befristungen keine signifikante Steigerung in den Einzelkategorien feststellen. Die Fluktuationsquote der HPA ist weiterhin auf einem sehr geringen, wenn auch leicht steigenden Niveau.

6.2 Personalstrategie

Im Jahr 2017 lag der Schwerpunkt des Unternehmens auf der Umsetzung und Anpassung der neuen Organisationsstruktur, die in den Projekten HPAnext und HPA[go] erarbeitet wurde. Die neue, funktional ausgerichtete Struktur der HPA hat eine Effizienzsteigerung sowie eine transparente Trennung von beihilferelevanten und nicht beihilferelevanten Bereichen zum Ziel. Die Verhandlungen mit den Interessenvertretungen der Beschäftigten wurden konstruktiv und erfolgreich durchgeführt. Durch die enge ganzheitliche Beratung der Führungskräfte und den Aufbau von Changekompetenz im Unternehmen konnte der Einsatz von externen Unternehmensberatern deutlich verringert und auf das notwendigste Maß beschränkt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Endverhandlung der neuen Entgeltordnung (EGO) mit dem Arbeitgeberverband Arbeitsrechtliche Vereinigung Hamburg e.V. (AVH) und den Gewerkschaften. Im Ergebnis beinhaltet die neue EGO die grundlegende Überarbeitung und Zusammenfassung der bislang geltenden Tätigkeitsmerkmale (BAT, Betriebslohnabelle und besondere Einzelfallregelungen) in einem Werk. Einige der bisherigen Tätigkeitsmerkmale wurden inhaltlich neu definiert, modifiziert, modernisiert oder aber auch ganz entfernt. Die neue EGO ist rückwirkend zum 01.01.2017 in Kraft getreten.

Ein weiterer strategischer Meilenstein für die HPA ist die Ausgestaltung des Projektes Fit4Future. Ziel dieses Projekts ist die Zukunftssicherung des Unternehmens. Der demographische Wandel und die veränderten Werthaltungen der jüngeren Generationen („Generation Y und Z“) führen zu einem Umbruch auf dem Arbeitsmarkt. Durch Analyse der demographischen Rahmendaten der HPA und relevanten personalstrategischen Impulsen wurden die wesentlichen Handlungsfelder identifiziert. Im Jahr 2018 werden die ersten Themen umgesetzt. Darüber hinaus wird im ersten Halbjahr 2018 ein realistischer Zeitplan zur Umsetzung der weiteren Teilprojekte (u. a. Personalmarketing, Führungsinstrumente, Nachwuchssicherung, Fachkarrieren, Talentmanagement etc.) erarbeitet und definiert.

6.3 Umweltstrategische Meilensteine

Die Landstromanlage in Altona nahm im April 2017 den regulären Betrieb auf. Durch die Vollversorgung der AIDA Sol mit erneuerbarem Strom während der Liegezeiten am Kreuzfahrtterminal Altona konnten 200 Tonnen CO₂ eingespart werden. Diese Maßnahme und die Versorgung der AIDA prima mit LNG (Flüssigerdgas) am Kreuzfahrtterminal Steinwerder unterstützen die Einhaltung der Ziele des Luftreinhalteplans der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die HPA hat zudem die Erstellung der am 30. Juni 2017 beschlossenen 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Freien und Hansestadt Hamburg intensiv unterstützt und bringt verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Hamburg ein. Für die Umsetzung dieser ambitionierten Projekte wurde eine Projektgruppe mit Beteiligung von BWVI, BUE, HPA und Stromnetz Hamburg gegründet.

Mit der lärmtechnischen Untersuchung von Container- und Kreuzfahrtschiffen im Rahmen der internationalen Projekte Green Cruise Port und Neptunes hat die HPA 2017 wichtige Grundlagen für die im Koalitionsvertrag geforderte Implementierung einer Lärmkomponente ins Hafengeld erarbeitet.

Die HPA-Tochter Flotte Hamburg GmbH & Co. KG wird künftig alle Ersatzbeschaffungen von Schiffen mit Abgasnachbehandlung ausrüsten. Vorgesehen ist, soweit möglich, eine Kombination von Rußpartikelfiltern und Stickoxidkatalysatoren einzusetzen. Zudem werden Gespräche mit verschiedenen Anbietern über innovative Antriebstechnologien für die Ausstattung von Neubeschaffungen vorangetrieben. Als Folge eines Feldversuchs zur Nutzung des innovativen, umweltfreundlichen Kraftstoffs GTL (Gas-to-liquid) wurden im Jahr 2017 alle für die Flotte-Kunden HPA, Feuerwehr und LSBG eingesetzten Schiffe auf diesen Treibstoff umgestellt. Die von der Wasserschutzpolizei genutzten Schiffe folgen sukzessive.

Neben technischen Lösungen wurde damit begonnen, Schiffsscrews im energieeffizienten Schiffsbetrieb zu schulen, mit dem Ziel einer deutlichen Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit einer Verringerung der Schadstoffemissionen.

6.4 Konsequente Ausrichtung im digitalen Zeitalter

Die Digitalisierung ist allgegenwärtig, umfassend und eines der wichtigsten Handlungsfelder der nächsten Jahre. Dementsprechend ist diese digitale Transformation auch eine der größten Herausforderungen für die globale Logistikbranche. Die HPA als Infrastrukturbetreiber eines der größten Seehäfen der Welt und Knoten in der Supply Chain, ist sich dieser Herausforderung bewusst. Die in den vergangenen Jahren begonnenen Digitalisierungsvorhaben sowie das smartPORT-Programm wurden konsequent vorangetrieben und neue Innovationsthemen angestoßen. Eines der vorrangigen Ziele aller Digitalisierungsvorhaben und insbesondere des smartPORT-Programms ist es, die Effizienz aller Verkehrsträger zu erhöhen sowie die logistischen und verkehrsrelevanten Prozesse des Hafens zu verbessern.

Die zunehmende Digitalisierung verändert die Ansprüche der Kunden und deren Erwartungshaltung an das Dienstleistungsangebot der HPA grundlegend. In Antizipation auf diese Veränderung wurde im Jahr 2017 im Zuge der Restrukturierung der HPA („HPAnext“) die Stabsseinheit „Chief Digital Officer“ (CDO) gegründet. Um Herausforderungen sowie Chancen der Digitalisierung für die HPA zu identifizieren, anzugehen und bestmöglich zu nutzen, hat die Stabsseinheit im ersten Halbjahr 2017 eine Digitalisierungsstrategie entwickelt. In dieser beschreibt die Einheit, wie neben der Umsetzung klassischer IT-Verfahren, digitale Produktstrategien gemeinsam mit den jeweiligen Fachbereichen erarbeitet werden und aussehen können.

Durch den technologischen Wandel und die gesellschaftlichen Entwicklungen entstehen neue Ansprüche an die Arbeit. Sie wird vernetzter, digitaler und flexibler. Wie die einzelnen neuen Arbeitswelten aussehen werden, ist noch offen. Um sich aber rechtzeitig und verstärkt mit der wichtigen Thematik auseinanderzusetzen, evaluierte die Stabsseinheit CDO im Geschäftsjahr 2017 den Einsatz neuer Kollaborationstools.

2017 wurde das smartPORT-Projekt PrePort Parkplatz in Moorfleet abgeschlossen, bei dem mittels Sensorik der Parkraum umgestaltet und noch effizienter genutzt werden kann. Aufgrund dieser stetig steigenden Anzahl an Sensoren und zukünftig auch Aktoren hat die HPA ein Konzept

sowie eine Leistungsbeschreibung für eine Sensorik- bzw. „Internet of Things“-Plattform erstellt. Diese soll im Folgejahr ausgeschrieben und pilotiert werden. Ziel der HPA-weiten IoT-Plattform ist es, den Grundstein für eine strukturierte Datenbasis in der gesamten HPA aufzubauen und die Sensoren zentral zu managen. Diese Daten liefern zukünftig bisher nicht vorhandene Einblicke über beispielsweise Zustand, Auslastung und Belastung von Infrastrukturen und können so gezielt bei Investitionsentscheidungen unterstützen. Das wiederum hilft, den Verkehr im Hamburger Hafen zu optimieren.

Mit dem im Jahr 2017 abgeschlossenen smartPORT-Projekt Effektive Verkehrsermittlung (EVE) wurde zudem ein neuer digitaler Service in der HPA etabliert, der die Routenführung für die Verkehrsteilnehmer durch den Hafen optimiert und auch auf die durch Sensorik entstehenden Daten zurückgreift. Ein weiterer, auf Daten basierender Service ist das Projekt „Virtuelles Depot“, bei dem die Vergabe des Betriebs als Dienstleistermodell erfolgreich durchgeführt wurde.

Um weitere sinnvolle Geschäftsmodelle bzw. Mehrwertservices im Hafen zu identifizieren, initiierte die HPA den Dialogprozess mit anderen Hafenakteuren zu Digitalisierungsthemen im Hamburger Hafen. In den kommenden Jahren soll dieser Dialog intensiviert werden.

In Anbetracht der zukünftig noch stärker wirkenden Veränderungen auf Industrie, Logistik und Wertschöpfungsketten wurde die smartPORT-Strategie weiter internationalisiert. Neben dem stetigen digitalen Ausbau des Hamburger Hafens fördert und pflegt die global ausgelegte chainPORT-Initiative die Vernetzung führender Seehäfen weltweit.

Daneben engagierte sich die HPA erfolgreich hinsichtlich des ITS-Weltkongresses 2021 und unterstützte die Freie und Hansestadt Hamburg bei der Teilnahme an der Ausschreibung. Den Zuschlag für den Standort Deutschland mit Hamburg als Veranstaltungstadt gab ERTICO (ITS Europe), Organisator des Weltkongresses, auf dem ITS Weltkongress in Montréal bekannt. So waren es unter anderem die Projekte „ROADS“ (Roadwork Administration and Decision System), welches aus den beiden smartPORT-Projekten digitaler Touchtisch und iBake der HPA hervorgegangen ist sowie Green4Transport, bei dem die HPA die Projektleitung seit dem Start im zweiten Halbjahr 2017 übernommen hat, die die Jury überzeugen konnten.

Darüber hinaus setzte sich die HPA dafür ein, dass der Hamburger Hafen als Testfeld und Forschungslabor für den neuen Mobilfunkstandard 5G von der Europäischen Union auserkoren wurde. Gleich mehrere europäische Städte bewarben sich um die Fördergelder zur Erprobung des LTE-Nachfolgers – am Ende erhielten nur Venedig (Erforschung der touristischen Nutzung) und Hamburg (Erforschung der industriellen Nutzung im Projekt „5G Smart Sea Port“) den Zuschlag.

7 Prognosebericht

7.1 Schwieriger werdendes Marktumfeld

Gemäß einer vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und von IHS Inc. im Jahr 2015 vorgelegten Prognose des Umschlagpotenzials kann für das Jahr 2030 im Hamburger Hafen mit einem Gesamtumschlag von 229,3 Mio. Tonnen sowie mit einem Containerumschlag von

18,1 Mio. TEU gerechnet werden. Diesen Zahlen liegt ein Szenario zugrunde, dem auf Basis der für möglich gehaltenen Wettbewerbs- und Außenhandelsentwicklungen zum

Zeitpunkt der Prognoseerstellung die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet wurde. Dabei wurde berücksichtigt, dass bis 2020 mit einem relativ verhaltenen Wachstum zu rechnen ist. Gleichwohl ist inzwischen davon auszugehen, dass dieses Referenzszenario der Umschlagpotenzialprognose nicht mehr als das wahrscheinlichste Szenario angesehen werden kann. Derzeit bewegt sich der Containerumschlag knapp unterhalb des Prognosekorridors, der für den Hamburger Hafen im Jahr 2030 zu Umschlagswerten in der Bandbreite von 14,7 bis 22,2 Mio. TEU führen würde.

Begründet liegt dies zum einen darin, dass die Handelsentwicklung auf den für Hamburg bedeutendsten Relationen im China- und Russland-Verkehr deutlich unter den Erwartungen blieb und zumindest für den besonders bedeutsamen chinesischen Markt muss aufgrund der neuen Entwicklungsstrategie Chinas auch weiterhin mit einer zunehmenden Lücke zwischen der ursprünglichen Prognose und der tatsächlichen Entwicklung gerechnet werden.

Zum zweiten leidet der Hamburger Hafen zunehmend unter Wettbewerbsnachteilen aufgrund der Verzögerungen bei der Fahrrinnenanpassung. Die in Verbindung mit der Schiffsrößenentwicklung einhergehenden Restriktionen für die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens sind den Kunden nur noch schwer vermittelbar und führen dazu, dass bei weiterem Ausbleiben der Fahrrinnenanpassung auch in den kommenden Jahren mit Abwanderungen von Verkehren – insbesondere im Transshipment – an die Wettbewerbshäfen gerechnet werden müsste. Es besteht jedoch die realistische Chance, die eingetretenen Verluste von Marktanteilen innerhalb der Nordrange nach erfolgter Anpassung der Fahrrinne teilweise wieder aufzuholen.

Ein wesentlicher Grund für die schwierige Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens ist auch in dem erfolgten Aufbau von Überkapazitäten in der Nordrange in Kombination mit den Reedereibeteiligungen an Terminals in den Wettbewerbshäfen in den letzten Jahren zu sehen. Diese Situation führt dazu, dass besonders die Häfen in Rotterdam und Antwerpen von den Reedereien bevorzugt angefahren werden. So ist beispielsweise die in Hamburg ab Jahresmitte 2017 beobachtete Abnahme des Russland-Verkehrs möglicherweise Ergebnis einer Verlagerung von Umschlägen nach Rotterdam.

Hinzu kommt, dass weiterhin mit einer Zunahme von Direktverkehren zwischen Asien und den Ostseehäfen gerechnet werden sollte.

Weitere Faktoren eines zunehmenden Wettbewerbsdrucks, die zudem Auswirkungen auf die Entwicklung traditioneller Hinterlandbeziehungen haben können, sind die u. a. mit EU Mitteln geförderten Ausbauvorhaben der Schienenanbindung Rotterdams in das natürliche Hinterland des Hamburger Hafens, der weitere Ausbau des Danziger Hafens und die Perspektive einer zunehmenden Konkurrenz der gesamten Nordrange mit Häfen am Mittelmeer. In diesem Zusammenhang erfordert auch die chinesische „One Belt, One Road“-Initiative besondere Aufmerksamkeit seitens des Hamburger Hafens.

Die dynamische Konsolidierung der Reedereien, die sich in sehr kurzen Abständen zu immer größeren und engeren Allianzen vereinigen, scheint sich derzeit zwar etwas beruhigt zu haben. Die bestehende und sich wohl fortsetzende Marktkonzentration kann aber weiterhin zu erheblichen Beeinflussungen der Anlaufpläne für die einzelnen Hafenstandorte führen. Dies kann für den Hamburger Hafen mit spürbaren Rückgängen verbunden sein, da Reedereibeteiligungen nur in geringfügigem Maße bestehen.

Die skizzierten Entwicklungen auf der Angebotsseite finden vor dem Hintergrund statt, dass die allgemeine weltwirtschaftliche Transportmengenentwicklung und die prognostizierten Warenströme in der Nordrange als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008 trotz des aktuell moderaten Mengenwachstums immer noch hinter den ursprünglichen mittelfristigen Prognosen zurückliegen. Immerhin zeigte der RWI/ISL-Containerumschlag-Index – ein Frühindikator der Entwicklung des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren und damit auch der weltwirtschaftlichen Aktivität – mit einem saisonbereinigten Wert von 131,9 im Dezember 2017 für den weltweiten Boxenumschlag einen Anstieg um über 7 Punkte innerhalb von Monaten. Damit erreichte dieser Index ein neues Allzeit-Hoch. Dies passt zu der sich aufhellenden Stimmung vieler maritimer Akteure.

Der IWF erwartet gemäß Prognose-Update im Januar 2018 für den Welthandel einen Anstieg um +4,7% im Jahr 2017 und prognostiziert ein Wachstum von +4,6% im Jahr 2018, nachdem der Vergleichswert für 2016 noch bei +2,5% gelegen hatte. Die weltweite Konjunktur sieht der IWF derzeit in einem sich verstärkenden Aufschwung. Für das Weltwirtschaftswachstum, das im Jahr 2016 mit +3,2% auf dem schwächsten Wert seit der globalen Krise stand, werden mit +3,7% für 2017 und +3,9% für das Jahr 2018 höhere Werte erwartet als in früheren Prognosen. Auch für den Euro-Raum erhöhte der IWF seine vorherigen Prognosewerte für das abgelaufene und das aktuelle Jahr. Nach +1,8% in 2016 wird nun mit +2,4% in 2017 und +2,2% im Jahr 2018 gerechnet.

Für China, das wichtigste Partnerland des Hamburger Hafens, erwartet der IWF ein Wachstum des BIPs von +6,8% im Jahr 2017. Für das aktuelle Jahr wird ein Anstieg um +6,6% prognostiziert. Dieses deutliche Wachstum muss allerdings vor dem Hintergrund, dass die chinesische Wirtschaft über viele Jahre mit zweistelligen Zuwachsraten gewachsen ist, hinsichtlich eines Transportmengenwachstums zurückhaltend bewertet werden. Dies gilt umso mehr, da der Außenhandel Chinas weiterhin wenig zum Anstieg des BIP beiträgt. Das Wachstum in China wird vielmehr – wie erwähnt – bestimmt von einer neuen Entwicklungsstrategie und damit getragen von einem binnenwirtschaftlich orientierten Umbau der chinesischen Wirtschaft. Zudem wandern weiterhin Teile der chinesischen Produktion für den Weltmarkt wegen steigender Löhne in China in andere Billiglohnländer ab.

Das Jahr 2018 bietet einerseits ein weltwirtschaftliches Umfeld, das von der Erwartung sich leicht erhöhender Wachstumsraten geprägt ist. Andererseits steht es für den Hamburger Hafen im Zeichen der skizzierten Verschärfungen des Wettbewerbs. Hinzu kommt, dass mit China der wichtigste Handelspartner Hamburgs trotz besserer Aussichten weiterhin nicht die aus früheren Jahren gewohnten Wachstumsraten im Außenhandel bieten wird. Bisher kann der Hamburger Hafen deshalb von positiven Anzeichen im Gesamtmarkt kaum profitieren.

In den nächsten Jahren geht es vor allem darum, auf den Wachstumspfad früherer Jahre zurückzukehren. Für den Hamburger Hafen sollten deshalb alle Aktivitäten weiterhin darauf ausgerichtet sein, in einem schwieriger werdenden Marktumfeld die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und weiter zu stärken. Dazu gehören neben der dringend benötigten Fahrrinnenanpassung und der laufenden Gewährleistung der Solltiefen im Hamburger Hafen durch eine der Sedimentation angepasste Wassertiefeninstandhaltung, hoch effiziente Terminals und stabile infrastrukturelle Rahmenbedingungen sowie die weitere Digitalisierung der

logistischen Prozessketten. Um für den Hamburger Hafen kontinuierliches Wachstum zu ermöglichen, muss in den nächsten Jahren die Infrastruktur zu Land und zu Wasser weiterhin zeitgerecht instandgesetzt und ihre Nutzung durch intelligente Steuerung optimiert werden. Darüber hinaus müssen Ausbauinvestitionen, insbesondere die Schaffung weiterer Großschiffsliegeplätze, verfolgt werden, um sicherzustellen, dass die künftig benötigte Leistungsfähigkeit für die mittelfristig zu erwartenden Umschlags- und Verkehrsmengen vorhanden sein wird. Diese Aufgaben werden auch im Jahr 2018 und den folgenden Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen und den Einsatz kompetenter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfordern.

7.2 Wirtschaftsplanung für das kommende Jahr

Aufgrund der weiterhin zurückhaltenden Wachstumserwartungen für den Hamburger Hafen werden die Erlöse im Wirtschaftsplan 2018 weitestgehend auf Vorjahresniveau geplant. Die Planung der Mieterlöse zeigt weiterhin eine positive Entwicklung. Sie ist insbesondere durch die Berücksichtigung neuer Mietverträge und genereller Mietpreisfortschreibungen begründet.

Der betriebliche Aufwand im Jahr 2018 wird mit einer restriktiven Steigerungsrate für Preis- und Inflationsanpassungen von 1,5 % geplant und der Personalaufwand mit angenommenen Tarif- und Strukturanpassungen von 3 %. Die Pensionsaufwendungen werden entsprechend der BDO Prognose berücksichtigt.

Der geplante Jahresfehlbetrag der HPA beträgt EUR 109,4 Mio. und ist durch eine strukturelle Unterfinanzierung im Geschäftsfeld Public begründet. Das Geschäftsfeld Commercial erzielt im Planungswerk ein knapp positives Ergebnis. Die deutliche Verschlechterung der Ergebnislage gegenüber dem Vorjahr ist zum einen durch einen Strukturereffekt bedingt – im Jahr 2018 wird die HPA nur noch EUR 10 Mio. (2017: EUR 36 Mio.) des Betriebszuschusses als Zuwendung erhalten. Die Differenz wird der Kapitalrücklage zugeführt. Weitere Belastungen ergeben sich insbesondere im Personalaufwand (EUR +8,5 Mio.) und aus dem Zinsergebnis (EUR +8,9 Mio.).

Die gestiegenen Personalaufwendungen resultieren aus Tarifsteigerungen sowie der Belastung aus Pensionen. Der höhere Zinsaufwand beruht ebenfalls vor allem auf Pensionslasten gemäß der BDO Prognose sowie auf steigenden Fremdkapitalzinsen, die auf die Fortführung der Ersatz- und Ausbauinvestitionen, insbesondere bei der Hafenbahn und im Bereich Immobilien, zurückzuführen sind.

Derzeit ist es nicht möglich, die Kostensteigerungen durch entsprechende Erlössteigerungen aufzufangen, da sich zum einen die aktuelle Marktsituation weiterhin als schwierig darstellt und zum anderen langfristige Verträge den Handlungsspielraum deutlich einschränken. Durch das herausfordernde Markt- und Wettbewerbsumfeld sind teilweise Zugeständnisse auf der Umsatzseite (z. B. Kappungsgrenze) hinzunehmen und kostenintensive Ausbauaktivitäten erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens langfristig zu erhalten.

Im Jahr 2018 sollen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 213 Mio. EUR der Ausbau und die Entwicklung des Hamburger Hafens sowie die Grundinstandsetzung und Erneuerung der bestehenden Infrastrukturanlagen weiter vorangetrieben werden. Davon werden EUR 86 Mio. bezuschusst und EUR 127 Mio. von der HPA finanziert.

8 Chancen- und Risikobericht

8.1 Ziele und Strategie des Risiko- und Chancenmanagement

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. Zu den bedeutenden Zielen des RCM gehören die Sicherstellung einer effizienten Aufgabenwahrnehmung gemäß dem Gesetz über die HPA und die Einhaltung der Wirtschaftsplanung durch risikobewusste Entscheidungen. Diese beziehen gerade auch die Möglichkeit der mit der Inkaufnahme des Risikos verbundenen Chancennutzung ein sowie die Begrenzung der Risiken auf ein akzeptables Niveau bei möglichst geringen Kosten. Das Ziel besteht dabei ausdrücklich nicht in der Vermeidung aller potenziellen Risiken, sondern darin, Handlungsspielräume zu schaffen, die ein bewusstes Eingehen von Risiken aufgrund der Kenntnis von Risiko-Ursachen und Wirkungszusammenhängen ermöglicht. Im Ergebnis soll erreicht werden, dass potenziell wesentliche beziehungsweise bestandsgefährdende Bedrohungen aus Risiken ebenso wie ein mögliches Versäumnen von Chancen rechtzeitig erkannt und geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um dadurch das Unternehmensergebnis insgesamt zu verbessern. Wesentliche Informationen zum Risiko- und Chancenmanagement der HPA sind in einem entsprechenden Handbuch festgehalten. Das beinhaltet die rechtlichen Rahmenbedingungen, die Verantwortlichen und die am Risikomanagement-Prozess direkt Beteiligten inklusive deren Aufgabenbeschreibung. Das Handbuch sowie weitere Informationen sind für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HPA im Intranet verfügbar.

Die Interne Revision überwacht die Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des Risiko- und Chancen-Managements für die HPA.

8.2 Chancen

Erlössteigerung

Die HPA verfolgt das Ziel den Hafen Hamburg bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, um die in aktuellen Prognosen aufgezeigten Potenziale zu nutzen. Damit fortlaufend Trends und Entwicklungen identifiziert und abgebildet werden können, gehört es zur permanenten Aufgabe, die erstellten Prognosen zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren. Durch diese stetige Marktbeobachtung und weltweite Trends sowie durch regelmäßige Gespräche mit Hafennutzern werden Maßnahmen zur strategischen Ausrichtung des Hafens kontinuierlich angepasst und optimiert. So besteht die Chance, die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens zu verbessern. Zusätzliche Marktanteile könnten gewonnen werden, wodurch höhere Einnahmen für die HPA möglich wären.

Fahrrinnenanpassung

Nach einer Heilung der vom Bundesverwaltungsgericht erkannten Mängel kann mit der Realisierung des Fahrrinnenausbaus begonnen werden. Die Projektteams der HPA arbeiten mit Hochdruck an einem weiteren Planergänzungsantrag, der in einem Planergänzungsverfahren mit entsprechender Beteiligung der Öffentlichkeit von den Planfeststellungsbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des

Bundes genehmigt werden muss. Nach Erlass des Planergänzungsbeschlusses können die Bauarbeiten unverzüglich beginnen. Durch den Fahrrinnenausbau wird gewährleistet, dass die weltweit größten Containerschiffe den Hafen zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen bedienen können. Das Umschlagsvolumen kann so deutlich gesteigert werden.

Digitaler Wandel

Der Digitale Wandel bietet enorme Chancen für die Weiterentwicklung der HPA und des Hamburger Hafens. Mit der im Jahr 2014 gestarteten strategischen Initiative „smartPORT“ hat die HPA begonnen, die Digitalisierung im Hamburger Hafen verstärkt voranzutreiben. Von der Ideenfindung über die Konzeption bis zur Entwicklung und Umsetzung der Prototypen werden Forschungs- und Entwicklungsgelder zur Verfügung gestellt. Danach wird entschieden, ob die Prototypen für die Effizienzsteigerung im Unternehmen tauglich sind oder ob auf Basis der Prototypen ein neues Geschäftsmodell innerhalb der HPA oder mit Unternehmenspartnern aus dem Hafen aufgestellt werden kann.

Die rasante technologische Entwicklung im Zusammenhang mit der Digitalisierung und die Bewertung vorhandener Prozesse im Unternehmen unter dem Einfluss jener Technologien erlaubt es, die Effizienz der HPA einerseits stark zu erhöhen und andererseits über die Grenzen der HPA hinaus neu zu orchestrieren. Dadurch wird es in Zukunft möglich werden, digitale Geschäftsmodelle zu erschließen.

8.3 Risiken

Die nachfolgend aufgeführten Risiken wurden im Rahmen der RCM-Inventuren als für die HPA wesentlich identifiziert. Diese können einen erheblichen Einfluss auf Geschäftstätigkeit, Finanz- und Ertragslage oder Reputation der HPA haben.

Entwicklung der Terminalkapazitäten in Nordwesteuropa

Die realisierten sowie geplanten Terminalausbauten an der nordwesteuropäischen Küste führen bei einer gedämpften Entwicklung des Welthandels in den nächsten Jahren zu einem deutlichen Überangebot landseitiger Umschlagskapazitäten. Diese neue Situation führt zu einer deutlichen Verschärfung des Wettbewerbs zwischen den Nordrange-Häfen. Sollte es dem Hamburger Hafen nicht gelingen, diese Herausforderungen für sich zu meistern, besteht das Risiko, dass weitere Marktanteile verloren gehen und dadurch der Preisdruck auf wesentliche Umsatzerlöse der HPA zunehmen wird. Dem Risiko kann nur durch gemeinsame Anstrengungen aller im Hafen beteiligter Stakeholder begegnet werden.

Fahrrinnenanpassung

Der bisherige Projektverlauf der Fahrrinnenanpassung der Elbe ist durch fortwährende Gegenwehr von Interessensverbänden und anhängigen Klageverfahren gezeichnet. Die dadurch eintretende Verzögerung könnte zu Umschlags- und Umsatzeinbußen sowie dem Imageverlust des Hamburger Hafens und somit auch zu Einnahmeverlusten für die HPA führen. Neben den Tiefgangsrestriktionen verschärft die aktuelle Schiffsbreitenentwicklung die Befahrungsrestriktionen auf der Elbe und führt aufgrund der höheren Anzahl breiterer Schiffe zu einer deutlichen Verschlechterung der Zufahrtsbedingungen zum Hamburger Hafen. Auch wenn derzeit keine Klageverfahren gegen den Fahrrinnenausbau beim Bundesverwaltungsgericht mehr anhängig sind und ein Abschluss des Planergänzungsverfahrens als Voraussetzung für den Baubeginn im Verlauf

des Jahres abschbar ist, kann doch nicht ausgeschlossen werden, dass auch gegen diesen Planergänzungsbeschluss noch einmal geklagt wird. Auch wenn die Einschätzung heute besteht, dass nicht mehr davon auszugehen ist, dass das Gesamtverfahren nach dem Urteil am 9. Februar 2017 gestoppt wird, so können die Klagen erneut zu Verzögerungen führen, die sich nachteilig auf die Wettbewerbssituation des Hafens auswirken.

Schiffsgrößenentwicklung

In vielen Flottensegmenten ist in den vergangenen Jahren ein überdurchschnittlicher Anstieg bei Schiffen der oberen Größenklassen festzustellen. Mit zunehmenden Schiffsgrößen nimmt auch die Bedeutung der genannten Restriktionen für die Wettbewerbsposition des Hafens Hamburg und deren Auswirkungen auf die HPA zu. Durch diese Tendenzen erhöht sich die Verkehrsdichte und Komplexität der hoheitlichen Aufgaben zur Überwachung des Schiffsverkehrs und das Risiko vermehrt auftretender Verkehrsengpässe im Hamburger Hafen steigt. Damit würden zum einen Haftungsrisiken entstehen oder, im Falle dauerhafter Verkehrsengpässe, das Risiko der Abwanderung von Liniendiensten, was wiederum Einnahmeverluste für die HPA mit sich bringen würde. Um dieses Risiko zu vermeiden, optimiert die HPA stetig die Verkehrsablaufsteuerung. Dies erfolgt unter anderem durch die Weiterentwicklung der Verkehrssicherungssysteme, regelmäßige Schulungen sowie Simulationen vor Großschiffs-Erstanläufen. Durch vielfältige Maßnahmen, wie die stetige operative, technische und personelle Optimierung der Nautischen Zentrale, wird diesem Risiko ebenfalls entgegengesteuert.

Infrastruktur

Die technischen Risiken liegen insbesondere in der zeitgerechten Sicherstellung der Verfügbarkeit vorhandener Infrastrukturanlagen und im Bereitstellen neuer Infrastrukturanlagen, die für zukünftige Verkehrszahlen erforderlich sein werden. Nur durch ein optimales Instandhaltungs- und Projektmanagement ist die HPA in der Lage, diese Aufgaben zu bewältigen. Insbesondere führen die steigenden Verkehrsmengen sowie die durch die Großcontainerschiffe verursachten Verkehrsspitzen zu einer besonderen Herausforderung bei den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Um das zukünftige Verkehrsmengenwachstum störungsfrei bewältigen zu können, wird es erforderlich sein, neben den Infrastrukturinvestitionen auch in die Digitalisierung von Verkehrsprozessabläufen (Fortführung des Programms smartPORT logistics) zu investieren.

Finanzierung

Der Wirtschaftsplan der HPA 2018 berücksichtigt eine Mittelzuführung entsprechend der Haushaltsvorgaben mit der entsprechenden Aufteilung in investiv (124 Mio. EUR), Zuführung zur Kapitalrücklage (40 Mio. EUR) und konsumtiv (25 Mio. EUR).

Die seit der Umstrukturierung im Jahr 2017 erstmals transparent dargestellten Geschäftsmodelle zeigen deutlich, dass die Verlustsituation der HPA auf eine strukturelle Unterfinanzierung des öffentlichen Geschäftsmodells zurück zu führen ist. Der kommerzielle Bereich ist derzeit in der Lage, das laufende Geschäft inklusive der Ersatzinvestitionen und der heute geplanten Projekte selbstständig ohne öffentliche Zuschüsse zu finanzieren und ein positives Spartergebnis für das Jahr 2018 zu erwirtschaften.

Auf der Basis dieser geschaffenen Transparenz werden derzeit die notwendigen Entscheidungen im Zuge der Haushaltsaufstellung zu treffen sein, um das strukturelle Defizit zu beseitigen. Großprojekte, wie z. B. die Fahrrinnenanpas-

sung oder die Westerweiterung, bedürfen noch zusätzliche tragfähige Finanzierungsmodelle, um letztendlich erfolgreich umgesetzt werden zu können.

Sedimentation

Der reibungslose Betrieb des Hamburger Hafens hängt in hohem Maße davon ab, ob ausreichende Wassertiefen für eine verlässliche seeseitige Zugänglichkeit vorhanden sind. Dabei spielt neben der erfolgreichen Umsetzung der geplanten Fahrrinnenanpassung für die tideabhängige Fahrt mit Tiefgängen bis zu 14,5 Meter insbesondere die regelmäßig erforderliche Wassertiefenunterhaltung eine entscheidende Rolle. Die natürliche Sedimentation aus dem Oberlauf der Elbe und der Nordsee führt zu Eintreibungen, die durch regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen entfernt werden müssen. Die Sedimentation weist eine hohe natürliche Schwankungsbreite auf. Entscheidender Faktor für den Umfang der Sedimentation im Hamburger Hafen ist der Oberwasserzufluss aus dem Einzugsgebiet der Elbe. Er sorgt für eine Spülwirkung des Ebbstroms, der Sedimente auf natürliche Weise aus dem Hamburger Hafen austragen kann. Die Sicherstellung einer ganzjährigen Verbringungsmöglichkeit der Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die heutige Möglichkeit der Verbringung zur sogenannten Tonne E3 in der Nordsee muss verlängert und weitere Optionen, wie z. B. die Verbringung in die AWZ Zone, gesichert werden.

Die noch immer vorhandene Schadstoffbelastung der Elbesedimente stellt eine weitere Herausforderung für den Umgang mit Hamburger Baggergut dar. Gemeinsam mit der Hamburger Umweltbehörde betreibt die HPA das Projekt ELSA: „Schadstoffsanierung Elbesedimente“. Mit diesem Projekt sollen unter anderem konkrete Maßnahmen zur quellnahen Sanierung von Sedimentaltlasten im Einzugsgebiet der Elbe finanziell unterstützt werden. Zudem leistet Hamburg mit seinem Engagement im Bereich der Landbehandlung und -entsorgung von Sedimenten seit Mitte der 1990er Jahre einen wichtigen Beitrag für die Schadstoffentfrachtung der Elbe. Für die Entsorgung von höher belastetem Baggergut, das nicht im Gewässer umgelagert werden kann, stehen derzeit zwei Deponien auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung.

Finanzinstrumente

In den Geschäftsjahren 2007 und 2013 wurden Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen, denen im vollen Umfang Basisgeschäfte 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.

8.4 Gesamtbild der Risikolage

Die Gesamteinschätzung der Risikolage hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert. Hierfür maßgeblich verantwortlich ist die weiterhin ausstehende Beseitigung der strukturellen Unterfinanzierung des Geschäftsfeldes Public. Darauf wird seitens der Geschäftsführung ausdrücklich hingewiesen.

Hamburg, den 21. Juni 2018

Jens Meier
Vorsitzender der Geschäftsführung

Matthias Grabe
Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Zu dem als Anlagen 1 bis 5 beigelegten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 sowie zum Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2017 (Anlage 6) erteilen wir folgenden Bestätigungsvermerk: Wir haben den Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel – und den Konzernlagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes zur Errichtung der Hamburg Port Authority vom 1. Oktober 2005 und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 21. Juni 2018

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Hartmut Schmidt
Wirtschaftsprüfer

Jens Engel
Wirtschaftsprüfer 999

2352

Dienstag, den 18. September 2018

Amtl. Anz. Nr. 75

Sonstige Mitteilungen

Verhandlungsverfahren

Auftraggeber: GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH

Vergabenummer: **GMH VgV VV 014-18 PP**

Verfahrensart: Verhandlungsverfahren

Bezeichnung des Öffentlichen Auftrags:

Neubau MIN-Forum und Informatik in Hamburg

– Objektplanung gemäß § 33 ff. HOAI

in den LPH 5-7 (teilweise) bis 8

Geschätzter Auftragswert ohne MwSt: 3.319.000,- Euro

Laufzeit des Vertrags: 43 Monate

Schlusstermin für die Einreichung der Teilnahmeanträge:
8. Oktober 2018, 14.00 Uhr

Kontaktstelle:

GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH

Einkauf/Vergabe

einkauf@gmh.hamburg.de

Telefax: 040/4 27 31 - 01 43

Die Bekanntmachung sowie die Ausschreibungsunterlagen
und Auskunftserteilungen finden Sie auf der zentralen Ver-
öffentlichungsplattform unter:

<http://www.hamburg.de/lieferungen-und-leistungen/>

Die Bekanntmachung und Auskunftserteilungen erreichen
Sie unter:

[http://www.gmh-hamburg.de/ausschreibungen/
planungs-liefer-und-dienstleistungen/](http://www.gmh-hamburg.de/ausschreibungen/planungs-liefer-und-dienstleistungen/)

Teilnahmeanträge und Angebote können ausschließlich
elektronisch abgegeben werden.

Hamburg, den 10. September 2018

GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH 1000

Offenes Verfahren

Auftraggeber: GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH

Vergabenummer: **GMH VOB OV 045-18 PF**

Verfahrensart: Offenes Verfahren

Bezeichnung des Öffentlichen Auftrags:

Neustrukturierung der Grund- und Stadteilschule

Wilhelmsburg, Perlstieg 1 in 21107 Hamburg

Bauftrag: Verdunkelungsanlagen

Geschätzter Auftragswert ohne MwSt: ca. 36.000,- Euro

Ausführungsfrist voraussichtlich:

ca. 7. Januar 2019 bis 18. Januar 2019

Schlusstermin für die Einreichung der Angebote:

11. Oktober 2018 um 10.00 Uhr

Kontaktstelle:

GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH

Einkauf/Vergabe

einkauf@gmh.hamburg.de

Telefax: 040/4 27 31 - 01 43

Die Bekanntmachung sowie die Ausschreibungsunterlagen
und Auskunftserteilungen finden Sie auf der zentralen Ver-
öffentlichungsplattform unter:

<http://www.hamburg.de/bauleistungen/>

Die Bekanntmachung und Auskunftserteilungen erreichen
Sie unter:

[http://www.gmh-hamburg.de/
ausschreibungen/bauausschreibungen.html](http://www.gmh-hamburg.de/ausschreibungen/bauausschreibungen.html)

Die Niederschrift (Eröffnungsprotokoll) wird allen am Ver-
fahren beteiligten Bietern nach Öffnung der Angebote, bei
elektronischer Angebotsabgabe über den Bieterassistenten
und bei Angebotsabgabe in Papierform per E-Mail, zur Ver-
fügung gestellt.

Hamburg, den 10. September 2018

GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH 1001

Gläubigeraufruf

Der Verein **Buch- und Vertriebsgemeinschaft der Fahr-
tensegler e.V.** (Amtsgericht Hamburg, VR 10002), Nord-
ring 19, 25474 Bönningstedt, ist aufgelöst worden. Zum
Liquidator wurde Herr Detlef Martens, Nordring 10, 25474
Bönningstedt, bestellt. Die Gläubiger werden gebeten, ihre
Ansprüche bei dem Liquidator anzumelden.

Hamburg, den 16. August 2018

Der Liquidator

1002

Gläubigeraufruf

Der Verein **Bruderdienst-Missionsverlag e.V.** (Amts-
gericht Hamburg, VR 19511) mit Sitz in Hamburg, ist auf-
gelöst worden. Zum Liquidator wurde Herr Heinrich Kleie,
Alt-Wittenau 63 c, 13437 Berlin, bestellt. Die Gläubiger wer-
den gebeten, ihre Ansprüche beim Liquidator anzumelden.

Hamburg, den 3. September 2018

Der Liquidator

1003