

AMTLICHER ANZEIGER

TEIL II DES HAMBURGISCHEN GESETZ- UND VERORDNUNGSBLATTES

Herausgegeben von der Behörde für Justiz und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg

Amtl. Anz. Nr. 82

DIENSTAG, DEN 18. OKTOBER

2022

Inhalt:

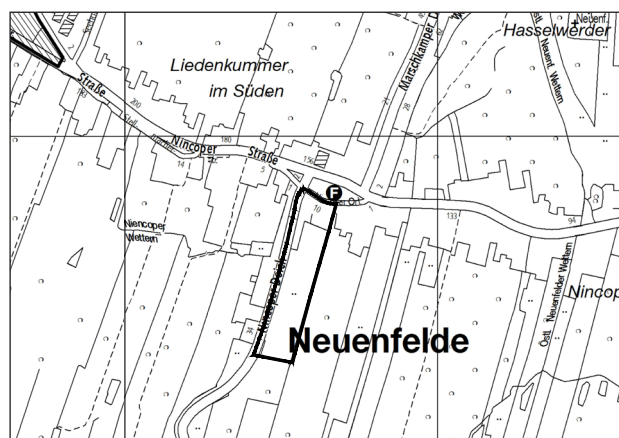
	Seite		Seite
Erneute Öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs Neuenfelde 17	1561	Vertretung der Studierendenschaft der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg	1563

BEKANNTMACHUNGEN

Erneute Öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs Neuenfelde 17

Das Bezirksamt Harburg hat beschlossen, folgenden Bebauungsplan-Entwurf gemäß § 4 a Absatz 3 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 26. April 2022 (BGBl. I S. 674, 677), erneut öffentlich auszulegen:

Neuenfelde 17 (Nincoper Deich Ost)



Das Plangebiet liegt im Bereich östlich der Straße Nincoper Deich und südlich der Straße Nincoper Ort und wird wie folgt begrenzt:

Nincoper Ort – Ostgrenze des Flurstücks 1568, Ost- und Südgrenze des Flurstücks 1699, über das Flurstück 1017, über das Flurstück 1239, Westgrenze des Flurstücks 1239 (Nincoper Deich) der Gemarkung Nincop (Bezirk Harburg, Ortsteil 717).

Mit dem Bebauungsplan-Entwurf Neuenfelde 17 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine behutsame Siedlungserweiterung mit etwa 50 Wohneinheiten östlich des Nincoper Deichs ermöglicht werden. Grundlage bildet die Siedlungsentwicklungsplanung Cranz-Neuenfelde-Francop von 2005. Städtebauliches Ziel ist es, den Ortsteil Neuenfelde als Wohnstandort zu erhalten und zu stärken und dabei das Orts- und Landschaftsbild zu wahren. An der Straße Nincoper Ort soll die bestehende Baustruktur gesichert werden. Ziel ist hier eine Stärkung des Siedlungskerns insbesondere für die Verbesserung der Entwicklungsbedingungen und den dauerhaften Erhalt der Nahversorgung (Einzelhandel und soziale Infrastruktur).

Das Verfahren wird mit Umweltprüfung und Eingriffsregelung durchgeführt.

Der Bebauungsplan-Entwurf wird erneut öffentlich ausgelegt, weil er in folgenden wesentlichen Punkten gegenüber der Fassung der zweiten öffentlichen Auslegung geändert wurde:

- Änderung der Ausweisung „Private Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Obstwiese“ am Nincoper Deich in „landwirtschaftliche Fläche“.
- Ausweisung eines 2 m breiten Anpflanzgebotes zwischen Wohnbauflächen und landwirtschaftlichen Flächen.
- Erhöhung der Grundflächenzahl für die Flurstücke 261 und 1567 von 0,2 auf 0,3 und Anpassung der Baugrenzen.
- Erstellung einer ergänzenden lärmtechnischen Stellungnahme.
- Ergänzungen in der Begründung zur Duldungsverpflichtung der landwirtschaftlichen Nutzung.
- Ergänzungen in der Begründung zum Thema Pflanzenschutzmittel.
- Erstellung einer Plausibilitätsprüfung zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag.
- Weitere redaktionelle Ergänzungen.

Bestandteil der ausgelegten Unterlagen sind der Umweltbericht als Teil der Begründung mit Informationen zu den Schutzgütern Mensch, Luft, Klima, Wasser, Boden, Fläche, Tiere und Pflanzen einschließlich Artenschutz, Stadt- und Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter, die umweltbezogenen Fachgutachten und die wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen von Fachbehörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange.

Folgende umweltbezogene Informationen und Fachgutachten sind für den Geltungsbereich des Bebauungsplans verfügbar:

- Zusammenfassender Umweltbericht als Bestandteil der Begründung mit einer Beschreibung und Bewertung des Bestandes und der Umweltauswirkungen durch die Planung sowie Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Hinblick auf die Schutzgüter Mensch, Luft, Klima, Wasser, Boden, Fläche, Tiere und Pflanzen einschließlich Artenschutz, Stadt- und Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter.
- Protokoll des Scoping-Termins mit Feststellung der weitestgehend bereits vorliegenden Untersuchungsergebnisse zu den Schutzgütern Mensch, Luft, Klima, Wasser, Boden, Fläche, Tiere und Pflanzen einschließlich Artenschutz, Stadt- und Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter.
- Schalltechnische Untersuchungen zur Ermittlung der Geräuschauswirkungen durch die Schallquellen Straßenverkehr, Fluglärm sowie Gewerbelärm.
- Entwässerungstechnischer Funktionsplan einschließlich hydraulischem Nachweis (Erstellung eines Gesamtkonzeptes für eine Grundwasser- und Oberflächenwasserentwässerung).
- Artenschutzfachliches Gutachten zur Ermöglichung der Neubebauung von Flächen – Ersteinschätzung (Vögel und Amphibien).
- Faunistische Kartierung, Potenzial und Artenschutzrechtliche Prüfung.
- Ergänzung zum Artenschutzfachbeitrag zum Bebauungsplanverfahren Neuenfelde 17 zu den artenschutzrechtlich zu betrachtenden Arten Schlammeitzger, Moorfrosch, Nachtkerzenschwärmer.
- Stellungnahme zur artenschutzrechtlichen Einschätzung bei Einbeziehung des östlichen Grabens in das Bebauungsplangebiet.

- Eingriffsbilanzierung zum Bebauungsplan Neuenfelde 17 einschließlich Bestands- und Konfliktplan und Ausgleichsmaßnahme zum Bebauungsplan Neuenfelde 17.
- Baugrundgutachten zur Erstbewertung der Baugrundverhältnisse hinsichtlich der geplanten Baumaßnahmen (Tragfähigkeit und Versickerungsfähigkeit des Bodens).
- Verkehrstechnisches Gutachten und Erschließungskonzept.
- Plausibilitätsprüfung zur Aktualisierung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages.

Folgende umweltbezogene Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange bzw. aus der Öffentlichkeit liegen vor:

- Stellungnahmen zum Bauschutzbereich und zum Fluglärm des Sonderlandeplatzes Finkenwerder (Airbus).
- Stellungnahme zu den schalltechnischen Auswirkungen des Sonderflugplatzes Hamburg Finkenwerder.
- Stellungnahme zu Abstandsregelungen bei Pflanzenschutzmitteln.
- Stellungnahme zum Vorkommen von Kampfmitteln oder Bombenblindgängern.
- Stellungnahme zu Belangen des Gewässerschutzes.
- Stellungnahmen zur Entwässerungssituation des Plangebietes.
- Stellungnahmen zum Entwässerungskonzept.
- Stellungnahmen zu Altlasten und Bodengasbildung aus Weichschichten.
- Stellungnahmen zum Einsatz von Pflanzenschutzmitteln.
- Stellungnahme zur Arsenbelastung des Oberbodens.
- Stellungnahme zu den Belangen des Natur- und Artenschutzes.
- Stellungnahme zu externen Ausgleichsflächen.
- Stellungnahme zur Bewahrung des Landschaftsbildes.
- Stellungnahme zur Ableitung von Abwasser.
- Stellungnahmen zum Gewerbelärm (Kfz-Werkstatt).
- Stellungnahmen zum Gewerbelärm (landwirtschaftliche Sprühgeräte auf den angrenzenden Obstanbauflächen).
- Ergänzende Stellungnahme zur Schalltechnischen Untersuchung.

Planzeichnung, Verordnung und Begründung zum Bebauungsplan wurden entsprechend der geänderten Inhalte angepasst. Die Änderungen entnehmen Sie bitte den Planunterlagen. Die seit der zweiten öffentlichen Auslegung vorgenommenen Änderungen sind darin farbig markiert. Stellungnahmen können ausschließlich zu den geänderten, kenntlich gemachten Teilen des ausliegenden Bebauungsplan-Entwurfs abgegeben werden.

Der Entwurf des Bebauungsplans Neuenfelde 17 (Planzeichnung, textliche Festsetzungen und Begründung), die umweltbezogenen Informationen, Fachgutachten sowie die wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden in der Zeit vom **1. November 2022 bis einschließlich 16. November 2022** montags bis freitags (jeweils 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr) an folgendem Ort erneut öffentlich ausgelegt: Bezirksamt Harburg, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Harburger Rathausforum 2, im Foyer, 21073 Hamburg.

Im Internet können die Auslegungsunterlagen des Bebauungsplan-Entwurfes sowie die umweltbezogenen

Informationen im oben genannten Zeitraum unter Verwendung des kostenlosen Online-Dienstes „Bauleitplanung“ (kurz BOP) eingesehen werden. Zudem besteht hier die Möglichkeit, direkt Stellungnahmen „online“ abzugeben. Vor der Nutzung ist eine kostenlose Registrierung erforderlich.

Der Online-Dienst kann unter der folgenden Adresse aufgerufen werden:

<https://bauleitplanung.hamburg.de>

Die Auslegungsunterlagen können auch unter

<https://www.hamburg.de/harburg/bebauungsplaene/8324864/neuenfelde-17/>

eingesehen werden.

Für Auskünfte und Beratungen stehen die zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung nach Vereinbarung zur Verfügung. Es sind Terminvereinbarungen unter der Telefonnummer 040/428 71-28 86 erforderlich.

Während der öffentlichen Auslegung können Stellungnahmen bei der genannten Dienststelle schriftlich per Post, per E-Mail an bebauungsplanung@harburg.hamburg.de oder elektronisch direkt im BOP abgegeben werden. Bitte beachten Sie dazu den Hinweis zum Datenschutz.

Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen können unter den Voraussetzungen von § 4 a Absatz 6 BauGB bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben.

Hinweise zum Umgang mit Ihren personenbezogenen Daten entnehmen Sie bitte der Datenschutzerklärung des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung unter folgender Internet-Adresse:

<https://www.hamburg.de/harburg/datenschutzzerklaerungen/>

Die personenbezogenen Daten werden unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen gemäß Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) verarbeitet; die Ver-

arbeitung erfolgt nur zum Zweck des Bebauungsplanverfahrens. Die Datenschutzerklärung kann auch direkt im Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung eingesehen oder auf Verlangen per Post oder per E-Mail übermittelt werden. Mit der Übermittlung Ihrer Einwendungen erklären Sie sich mit der Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten nach DSGVO einverstanden.

Hamburg, den 12. Oktober 2022

Das Bezirksamt Harburg

Amtl. Anz. S. 1561

Vertretung der Studierendenschaft der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg

Folgende Personen sind gemäß § 21 der Satzung der Studierendenschaft der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg vom 4. Mai 2011 (Amtl. Anz. 2012 S. 1877) zur Vertretung der Studierendenschaft berechtigt:

Allgemeiner Studierendenausschuss:

Isabelle Masuch

Fiona Lublow

Iris Tsantilas

Matthias Franzke

Carolin Roder

Mohammad Al Masalmeh

1. Vorsitzende:

Isabelle Masuch

1. Finanzreferentin:

Fiona Lublow

Hamburg, den 10. Oktober 2022

**AStA der Hochschule für Angewandte Wissenschaften
Hamburg**

Amtl. Anz. S. 1563

ANZEIGENTEIL

Behördliche Mitteilungen

Offenes Verfahren

- 1) Bezeichnung und Anschrift der zur Angebotsabgabe auffordernden Stelle, der den Zuschlag erteilenden Stelle sowie der Stelle, bei der die Angebote oder Teilnahmeanträge einzureichen sind:
Behörde für Inneres und Sport – Polizei –, Mexikoring 33, 22297 Hamburg Deutschland
- 2) Verfahrensart (§§ 8 ff. UVgO)
Offenes Verfahren (EU) [VgV]
- 3) Form, in der Teilnahmeanträge oder Angebote einzureichen sind (§ 38 UVgO):
Die Einreichung der Angebote/Teilnahmeanträge darf nur elektronisch erfolgen
- 4) Entfällt
- 5) Art der Leistung, Umfang der Leistung, sowie Ort der Leistungserbringung:
Kauf von bis zu 7 Hubrettungsfahrzeugen für die Berufsfeuerwehr Hamburg
Die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Zentrale Vergabestelle der Behörde für Inneres und Sport – organisatorisch angebunden bei der Polizei Hamburg, beabsichtigt im Auftrag der Feuerwehr den Abschluss eines Vertrages mit einem Generalunternehmer über die Lieferung von bis zu 7 Hubrettungsfahrzeugen für den Einsatzdienst der Berufsfeuerwehr mit Ausrüstung nach Beladeplan. Die Auslieferung von 3 Fahrzeugen soll in 2024 erfolgen.
Die Beschaffung von bis zu 4 weiteren Fahrzeugen steht unter dem Vorbehalt entsprechender verfügbarer Haushaltsmittel, die zwar bereits beantragt, aber parlamentarisch noch nicht beschlossen sind.
Ort der Leistungserbringung: 20539 Hamburg
- 6) Losweise Ausschreibung: Nein
- 7) Zulassung von Nebenangeboten (§ 25 UVgO):
Nebenangebote sind nicht zugelassen
- 8) Ausführungsfrist(en):
Entfällt
- 9) Die elektronische Adresse unter der die Vergabeunterlagen abgerufen werden können:
<https://fbhh-evergabe.web.hamburg.de/evergabe.bieter/api/external/deeplink/subproject/58e9bb3f-640c-4e0e-9564-ad643fdebc4c>
- 10) Ende der Teilnahme- oder Angebotsfrist und Ende der Bindefrist:
Teilnahme- oder Angebotsfrist: 1. Dezember 2022, 10.00 Uhr, Bindefrist: 31. März 2023, 00.00 Uhr
- 11) Höhe geforderter Sicherheitsleistungen (§ 21 Abs. 5 UVgO):
Abschlagszahlungen sind mit Zustimmung der Feuerwehr Hamburg nach Fertigstellung bzw. Anlieferung des LKW-Fahrgestells möglich. Sicherheiten sind in der jeweiligen Höhe der Abschlagszahlungen ist bis zur Übergabe des jeweiligen Fahrzeuges durch selbstschuldnerische Bürgschaft eines in der Europäischen Gemeinschaft zugelassenen Kreditinstituts zu leisten.
- 12) Entfällt
- 13) Die mit dem Angebot oder dem Teilnahmeantrag vorzulegenden Unterlagen, die der Auftraggeber für die Beurteilung der Eignung des Bewerbers oder Bieters und des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen verlangt:
Allgemeines
– Firmenangaben und Lieferzeit
Befähigung zur Berufsausübung:
– Identifikationsnummer
– Eintragung in das Berufs- oder Handelsregister
Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit:
– Erklärung zur wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit
– Umsatzzahlen
Technische und berufliche Leistungsfähigkeit:
– Erklärung zu den vorhandenen personellen und technischen Mitteln
– Erklärung zu vergleichbaren Leistungen
– Referenzen
– Erklärung über die Inanspruchnahme einer Eignungsleihe
– Falls zutreffend: Erklärungen bei Weitervergabe von Leistungen an Unterauftragnehmer
– Falls zutreffend: Angaben des Unterauftragnehmers zur Eignung
– Falls zutreffend: Verpflichtungserklärung Unterauftragnehmer
– Falls zutreffend: Erklärung zur Bietergemeinschaft
– Erklärung zur Einhaltung der Lieferfrist
– Voraussetzung für die Auftragserteilung ist eine mindestens 3 Jahre bestehende Geschäftstätigkeit
Bedingungen für die Ausführung des Auftrags:
– Erklärung über das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nach den §§ 123, 124 GWB
– Erklärung über das Nichtvorliegen von Verfehlungen (Gesetz zum Schutz fairen Wettbewerbs)
– Erklärung zur Tariftreue und zur Zahlung eines Mindestlohnes
– Verpflichtung zur Zahlung von Steuern, Abgaben und Sozialversicherungsbeiträgen
– Erklärung zur umweltverträglichen Beschaffung
– Eigenerklärung „5. RUS-Sanktionspaket“
Darüber hinaus einzureichende Erklärungen/ Unterlagen/ Nachweise:
– Technisches Leistungsverzeichnis
– Zusicherung Qualitätssicherung, Instandhaltungs- oder Reparaturarbeiten, Ersatzteilversorgung, Benennung von Servicezentren
– Darlegung Qualitätssicherung
– Erklärung Ersatzteilversorgung
– Erklärung zur EMV-Verträglichkeit
– Referenzliste über bisher durchgeführte Leistungen ähnlicher Art
– Vorläufiger Realisierungszeitplan

- Gestattungsvereinbarung zur Wartung und Reparatur durch die Feuerwehr Hamburg
 - Zusicherung Garantie für den Durchrostungsschutz
 - Besichtigungsbestätigung
 - Skizze Beladungsunterbringung
- 14) Zuschlagskriterien, sofern nicht in den Vergabeunterlagen genannt:
Wirtschaftlichstes Angebot: UfAB 2018:
Einfache Richtwertmethode

Hamburg, den 23. September 2022

Die Behörde für Inneres und Sport
– Polizei –

1335

Offenes Verfahren

- 1) Bezeichnung und Anschrift der zur Angebotsabgabe auffordernden Stelle, der den Zuschlag erteilenden Stelle sowie der Stelle, bei der die Angebote oder Teilnahmeanträge einzureichen sind:
Behörde für Inneres und Sport – Polizei –,
Mexikoring 33, 22297 Hamburg
Deutschland
- 2) Verfahrensart (§§ 8 ff. UVgO)
Offenes Verfahren (EU) [VgV]
- 3) Form, in der Teilnahmeanträge oder Angebote einzureichen sind (§ 38 UVgO):
Die Einreichung der Angebote/Teilnahmeanträge darf nur elektronisch erfolgen
- 4) Entfällt
- 5) Art der Leistung, Umfang der Leistung, sowie Ort der Leistungserbringung:
Rahmenvertrag über die Lieferung von Wechsellkofferaufbauten für Rettungswagen und dem Aufbau auf beigestellte Neufahrzeugfahrgestelle
Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), vertreten durch die Zentrale Vergabestelle der Behörde für Inneres und Sport (ZVST BIS) – organisatorisch angebunden bei der Polizei Hamburg beabsichtigt im Auftrag der Feuerwehr den Abschluss einer Rahmenvereinbarung über die Lieferung von Wechsellkofferaufbauten und Aufbau auf beigestellte Neufahrzeugfahrgestelle Typ Mercedes Benz 517 CDI und Nachfolgemodell zum Ausbau als Rettungswagen Typ C nach DIN EN 1789 für die Jahre 2023 bis 2026.
Ort der Leistungserbringung: 20539 Hamburg
- 6) Losweise Ausschreibung: Nein
- 7) Zulassung von Nebenangeboten (§ 25 UVgO):
Nebenangebote sind nicht zugelassen

- 8) Ausführungsfrist(en):
Entfällt
- 9) Die elektronische Adresse unter der die Vergabeunterlagen abgerufen werden können:
<https://fbhh-evergabe.web.hamburg.de/evergabe.bieter/api/external/deeplink/subproject/246d617c-eaed-4157-9fc8-a0cd5a3d72e3>
- 10) Ende der Teilnahme- oder Angebotsfrist und Ende der Bindefrist:
Teilnahme- oder Angebotsfrist: 21. November 2022, 10.00 Uhr, Bindefrist: 21. Februar 2023, 00.00 Uhr
- 11) Entfällt
- 12) Wesentliche Zahlungsbedingungen oder die Angabe der Unterlagen, in denen sie enthalten sind:
30 Tage netto
- 13) Die mit dem Angebot oder dem Teilnahmeantrag vorzulegenden Unterlagen, die der Auftraggeber für die Beurteilung der Eignung des Bewerbers oder Bieters und des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen verlangt:
– Identifikationsnummer (EEA)
– Eintragung in das Berufs- oder Handelsregister (EEA)
– Registergericht (EEA)
– Erklärung zur wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit (EEA)
– Umsatzzahlen (EEA)
– Erklärung zu den vorhandenen personellen und technischen Mitteln (EE-A)
– Erklärung zu vergleichbaren Leistungen (EEA)
– Referenzen (EEA)
– Falls zutreffend: Erklärungen bei Weitervergabe von Leistungen an Unterauftragnehmer
– Falls zutreffend: Angaben des Unterauftragnehmers zur Eignung
– Falls zutreffend: Erklärung zur Bietergemeinschaft
– Voraussetzung für die Auftragserteilung ist eine mindestens 3 Jahre bestehende Geschäftstätigkeit
- 14) Zuschlagskriterien, sofern nicht in den Vergabeunterlagen genannt:
Wirtschaftlichstes Angebot:
UfAB 2018: Einfache Richtwertmethode

Hamburg, den 23. September 2022

Die Behörde für Inneres und Sport
– Polizei –

1336

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

A k t i v a	Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2020
	EUR	EUR
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13.098.615,58	14.631.725,52
2. Geleistete Anzahlungen	7.931.004,39	2.972.683,47
	<u>21.029.619,97</u>	<u>17.604.408,99</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.492.826.173,54	1.480.416.623,87
2. Technische Anlagen und Maschinen	446.201.234,26	418.182.634,48
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	82.488.585,47	65.299.979,01
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	122.306.572,29	145.911.355,82
	<u>2.143.822.565,56</u>	<u>2.109.810.593,18</u>
III. Finanzanlagen		
Beteiligungen	20.907,73	20.907,73
	<u>2.164.873.093,26</u>	<u>2.127.435.909,90</u>
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.176.431,16	2.762.901,35
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.210.084,61	19.130.900,60
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	309.830.446,05	277.720.803,48
3. Sonstige Vermögensgegenstände	9.422.513,58	4.060.626,85
	<u>340.463.044,24</u>	<u>300.912.330,93</u>
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	15.190,84	390.479,98
	<u>343.654.666,24</u>	<u>304.065.712,26</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	1.199.260,65	1.278.079,35
	<u>1.199.260,65</u>	<u>1.278.079,35</u>
	<u>2.509.727.020,15</u>	<u>2.432.779.701,51</u>

P a s s i v a	Stand am 31.12.2021	Stand am 31.12.2020
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	150.000.000,00	150.000.000,00
II. Kapitalrücklage	895.133.454,82	902.049.386,05
III. Konzernbilanzverlust	-29.540.904,75	-29.535.140,09
	<u>1.015.592.550,07</u>	<u>1.022.514.245,96</u>
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	<u>475.115.985,98</u>	<u>446.231.828,57</u>
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	392.050.307,52	344.030.419,00
2. Steuerrückstellungen	173.543,00	109.297,78
3. Sonstige Rückstellungen	149.947.454,11	139.950.271,70
	<u>542.171.304,63</u>	<u>484.089.988,48</u>
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	442.782.179,05	451.801.653,71
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	6.675,00	6.675,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.397.472,28	16.460.290,92
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hanse- stadt Hamburg und verbundenen Unternehmen	641.007,02	669.935,44
5. Sonstige Verbindlichkeiten	5.845.675,64	6.123.208,66
	<u>471.673.008,99</u>	<u>475.061.763,73</u>
E. Rechnungsabgrenzungsposten	<u>5.174.170,48</u>	<u>4.881.874,77</u>
	<u>2.509.727.020,15</u>	<u>2.432.779.701,51</u>

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

	2021	2020
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	218.527.063,12	208.194.672,07
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	18.432.653,26	17.189.361,45
3. Sonstige betriebliche Erträge	274.964.215,97	323.831.876,74
	<u>511.923.932,35</u>	<u>549.215.910,26</u>
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.407.619,99	12.385.568,75
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	179.589.738,27	233.443.903,12
	<u>191.997.358,26</u>	<u>245.829.471,87</u>
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	117.943.059,81	112.950.546,66
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	32.783.779,13	25.869.822,39
	<u>150.726.838,94</u>	<u>138.820.369,05</u>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	61.123.149,59	54.099.145,51
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	57.968.457,71	59.022.961,50
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	9.005.162,58	8.172.718,63
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	52.752.336,37	49.444.721,81
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	70.937,94	116.998,67
11. Ergebnis nach Steuern	<u>6.290.016,12</u>	<u>10.054.960,48</u>
12. Sonstige Steuern	6.295.780,78	6.027.628,67
13. Konzernjahresfehlbetrag/-überschuss	<u>-5.764,66</u>	<u>4.027.331,81</u>
14. Konzernverlustvortrag	29.535.140,09	-33.562.471,90
15. Konzernbilanzverlust	<u>-29.540.904,75</u>	<u>-29.535.140,09</u>

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

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

Aufgrund eines Cyber-Angriffs auf den von der HPA im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung beauftragten Dienstleister ist es zu erheblichen Verzögerungen im Prozess der Aufstellung und Prüfung der Einzelabschlüsse 2021 der Konzernunternehmen gekommen, da notwendige versicherungsmathematische Gutachten nicht rechtzeitig geliefert werden konnten. Die HPA hat sich vor diesem Hintergrund entschieden, in Abkehr vom Grundsatz der Einzelbewertung die Bewertung der Pensionsrückstellungen durch eine Fortschreibung des Vorjahres-Wertansatzes auf Ebene eines Kollektivs an Versorgungsberechtigten mit Hilfe eines nach versicherungsmathematischen Grundsätzen aufgestellten Prognosegutachtens auf den 31. Dezember 2021 vorzunehmen. Die Anwendung dieses Fortschreibungsverfahrens stellt eine Änderung des Verfahrens für die Schätzung des notwendigen Erfüllungsbetrages der Pensionsrückstellungen dar. Die damit verbundene Durchbrechung des Stetigkeitsgebotes ist aufgrund des hier vorliegenden Ausnahmefalles zulässig. Die Auswirkungen dieser Bilanzierungsänderung sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns insgesamt nicht von wesentlicher Bedeutung. Zu den Berechnungsverfahren, die der Fortschreibung zugrunde liegen, verweisen wir auf Abschnitt (6) dieses Anhangs.

1. Rechnungslegungsvorschriften

Der Konzernabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts (HPA), Hamburg, wurde gemäß §§ 290 ff. HGB sowie den Sondervorschriften des § 15 Abs. 2 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 sämtliche Anteile an der HPA Polder Hamburg GmbH, Hamburg (HPG), CGH Terminaleigentumsgesellschaft mbH, 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, sowie an der hySOLUTIONS GmbH, Hamburg, werden unter den Beteiligungen ausgewiesen.

3. Erst und Folgekonsolidierung

Als Erstkonsolidierungszeitpunkt für die Tochtergesellschaften sind die jeweiligen Erwerbszeitpunkte zugrunde gelegt worden. Danach erfolgte die Erstkonsolidierung der TEG, HPG, CGH nach Gründung im Jahr 2014 erstmalig zum 31. Dezember 2014 sowie der FLH und FLHV nach Gründung im Jahr 2016 erstmalig zum 31. Dezember 2016.

4. Konsolidierungsgrundsätze

I. 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.

5. 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 dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

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

Geringwertige Anlagegegenstände bis 250 EUR Anschaffungskosten werden ab dem 1. Januar 2018 im Jahr des Zugangs sofort unter den Aufwendungen ausgewiesen. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstel-

lungskosten größer 250 EUR und bis zu 1.000 EUR, die nach dem 31. Dezember 2017 zugegangen sind, wird ein Sammelposten gebildet, der jährlich mit 20 % linear abgeschrieben wird.

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet.

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

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

Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

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

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

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

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

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

6. Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

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

in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.210	19.131
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen	309.830	277.721
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	203.473	201.701
sonstige Vermögensgegenstände	9.423	4.061
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	340.463	300.913
davon mit einer Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	203.473	201.701

Der Bilanzposten Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen enthält mit 111.211 TEUR (im Vorjahr 127.794 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie mit 198.619 TEUR (im Vorjahr 149.927 TEUR) sonstige Forderungen. In den

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg und verbundene Unternehmen sind wie oben erläutert 94.483 TEUR (im Vorjahr 94.877 TEUR) abgezinste Forderungen aus der langfristigen Vermietung von vier Kaimauern enthalten.

Eigenkapital

in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	150.000	150.000
Kapitalrücklage	895.134	902.050
davon Kapitaleinlage	0	0
davon Kapitalentnahme	-6.916	-62
Minderheitenanteile	0	0
Konzernbilanzverlust	-29.541	-29.535
davon aus Jahresergebnis	-6	4.027
davon aus Entnahme aus Kapitalrücklage	0	0
Eigenkapital	1.015.593	1.022.515

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 sowie der Restbuchwerte bei Anlagenabgängen. Somit stellt der Sonderposten in seiner Höhe den Restbuchwert der durch Zuwendungen geförderten allgemeinen Infrastruktur dar.

Rückstellungen

in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Rückstellungen Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	392.050	344.030
Steuerrückstellungen	174	109
Rückstellungen für den Personalbereich	54.288	47.525
Andere sonstige Rückstellungen	95.659	92.426
davon für ausstehende Rechnungen	15.745	17.445
davon für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	3.462	3.462
davon für Nachsorgeverpflichtungen für Baggergut	42.745	41.153
davon Zuwendungszusagen privater Hochwasserschutz	24.586	26.818
Gesamtbetrag der Rückstellungen	542.171	484.090

Für die *Pensionsrückstellungen* wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode vorgenommen. Allerdings erfolgte die Bewertung nicht auf Grundlage einer Stichtagsinventur der Anspruchsberechtigten zum 31. Dezember 2021. Aufgrund von Verzögerungen bei der Vorlage versicherungsmathematischer Gutachten wegen des o.g. Cyber-Angriffs erfolgte die Ermittlung in Abkehr vom Grundsatz der Einzelbewertung, indem der Vorjahreswertansatz auf Ebene eines Kollektivs nach versicherungsmathematischen Grundsätzen in einem Prognosegutachten fortgeschrieben wurde. Dabei wurde ein Zinssatz von 1,86% sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0% zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0% für Arbeiter/Angestellte und 2,0% für Beamte. Es wurden

die Sterbetafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten zehn Jahre lt. Bundesbank angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

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

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

Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	442.782	451.802
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	26.810	28.159
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	103.478	85.835
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	312.494	337.808
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	7	7
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	7	7
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	0	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.397	16.460
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	22.397	16.460
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	641	670
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	641	670
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	0	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	5.846	6.123
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	5.846	6.123
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	0	0
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	0	0
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	471.673	475.062
davon mit einer Restlaufzeit weniger als 1 Jahr	55.701	51.419
davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre	103.478	85.835
davon mit einer Restlaufzeit über 5 Jahren	312.494	337.808

Der Bilanzposten Verbindlichkeiten gegenüber der FHH und verbundenen Unternehmen enthält mit 59 TEUR (im Vorjahr 20 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten sowie mit 582 TEUR (im Vorjahr 650 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind mit 1.270 TEUR (im Vorjahr 1.313 TEUR) noch abzuführende Lohnsteuern,

6 TEUR Umsatzsteuerzahllast (im Vorjahr 11 TEUR) sowie mit 39 TEUR (im Vorjahr 36 TEUR) Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten

Es bestehen keine durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte besicherten Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Mehrjährige Miet-, Leasing- und Wartungsverträge	41.807	46.981
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	19.928	28.835
Bestellobligos	261.215	214.674
Förderprogramm privater Hochwasserschutz	41.914	47.318
Kampfmittelräumung	0	0
Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen	344.936	308.973

7. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Gliederung der Umsatzerlöse

in TEUR	2021	2020
Mieterlöse Flächen	80.527	79.496
Mieterlöse Kaimauern	16.007	17.491
Sonstige Mieterlöse	13.274	12.615
Gesamtmietlerlöse	109.808	109.602
Hafenentgelte	56.322	53.533
Hafenbahnerlöse	30.348	26.285
Elbtunnel-/Brückenentgelte	469	451
Gebühren	2.608	3.453
Instandhaltungserlöse und sonstige Dienstleistungen	14.312	14.955
Periodenfremde Umsatzerlöse	4.660	916
Summe der Umsatzerlöse	218.527	208.195

Mieterlöse Kaimauern

Die Mieterlöse für Kaimauern in Höhe von 16.007 TEUR (im Vorjahr 17.491 TEUR) enthalten neben echten laufenden Mieten für Kaimauern von 12.889 TEUR (im Vorjahr 12.790 TEUR) eine Unterposition für „Zinsen/Marge Kaimauern“ in Höhe von 3.118 TEUR (im Vorjahr 4.701 TEUR). Diese beinhaltet die Aufzinsung der erläuterten Forderung aus der Vermietung von vier Kaimauern mit Übergang des wirtschaftlichen Eigentums auf den Mieter über die Vertragslaufzeiten. Der Ausweis der Aufzinsungsbeträge erfolgt aus Gründen der übersichtlicheren Darstellung unter den Umsatzerlösen.

Auflösung/Einstellung Sonderposten aus Investitionszuschüssen

Im Geschäftsjahr wurden 48.131 TEUR (im Vorjahr 32.203 TEUR) dem Sonderposten aus Investitionszuschüssen zugeführt, während ertragswirksam 19.247 TEUR (im Vorjahr 21.203 TEUR) aufgelöst wurden.

Sonstige betriebliche Erträge

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

Periodenfremde Erträge, periodenfremde Aufwendungen

Die *periodenfremden Erträge* betragen im Geschäftsjahr 5.166 TEUR (im Vorjahr 6.153 TEUR) und betreffen die Auflösung von Rückstellungen. Darüber hinaus sind 4.661 TEUR (Vorjahr 992 TEUR) periodenfremde Umsatzerlöse angefallen.

Die *periodenfremden Aufwendungen* belaufen sich auf 2.785 TEUR (im Vorjahr 287 TEUR) und betreffen im Wesentlichen die Korrektur von in Vorjahren überhöhten Abgrenzungen für zu erwartende Zuwendungen. Weiterhin sind im Rahmen der Anpassung von Mietverträgen periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 983 TEUR angefallen.

Personalaufwand

Im Posten „Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung“ sind *Aufwendungen für Altersversorgung* in Höhe von 10.923 TEUR (im Vorjahr 5.631 TEUR) enthalten.

Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Aufzinsung langfristiger Forderungen in Höhe von 8.992 TEUR (im Vorjahr 8.134 TEUR).

Die Position Zinsaufwendungen enthält mit 45.374 TEUR (im Vorjahr 40.884 TEUR) Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen.

Ergebnisverwendung

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzverlust in Höhe von 29.541 TEUR auf neue Rechnung vorzutragen.

8. Sonstige Erläuterungen

Mitarbeiter

Der HPA-Konzern beschäftigte durchschnittlich insgesamt 1.868 Mitarbeiter (im Vorjahr 1.876). Es handelt sich hierbei um 152 Beamte (im Vorjahr 159) und 1.716 Arbeiter und Angestellte (im Vorjahr 1.718). Von den Mitarbeitern sind 240 Mitarbeiter Teilzeitbeschäftigte (im Vorjahr 247).

Derivative Finanzinstrumente

Zur langfristigen Zinssicherung von zwei Darlehen wurden über die gesamte Summe und Laufzeit (bis 2023 bzw. 2037) zwei Zinsswaps abgeschlossen. Der zum 31. Dezember 2021 ermittelte Zeitwert der Zinsswaps beträgt 396 TEUR bzw. -13.327 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 2021 beträgt 14.220 TEUR bzw. 39.359 TEUR; die Höhe der aus den Darlehen resultierenden Aufwendungen beträgt 371 TEUR bzw. 1.838 TEUR.

Honorar des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 berechnete Gesamthonorar für den HPA-Konzern beläuft sich auf 174 TEUR und betrifft Abschlussprüfungsleistungen für 2021 in Höhe von 144 TEUR und andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 30 TEUR.

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

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

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

Geschäftsführer

Hamburg Port Authority
Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg
Konzern-Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2021

	2021 TEUR	2020 TEUR
1. Jahresergebnis	-6	4.027
2. +/- Abschreibung/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	61.123	54.099
3. +/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	12.781	11.298
4. - Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge (+/-)	-19.247	-21.203
5. -/+ Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere Aktiva, die nicht in der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	2.268	9.558
6. +/- Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht in der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	5.923	-12.375
7. -/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	8.082	9.186
8. +/- Zinsaufwendungen/Zinserträge	42.953	41.272
9. +/- Ertragsteueraufwand/-ertrag	89	117
10. -/+ Ertragsteuerzahlungen	-127	-233
11. Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Summe aus 1 bis 10)	113.839	95.746
12. - Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-8.384	-3.992
13. + Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	921	370
14. - Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-106.095	-122.143
15. Einzahlungen aus Zuschüssen für Investitionen des Sachanlagevermögens sowie in immaterielle Vermögensgegenstände	48.131	32.203
16. Cashflow aus der Investitionstätigkeit (Summe aus 12 bis 15)	-65.427	-93.562
17. + Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	17.500	110.000
18. - Auszahlungen aus der Tilgung von (Finanz-) Krediten	-28.807	-71.211
19. - Gezahlte Zinsen	-7.376	-8.572
20. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit (Summe aus 17 bis 19)	-18.683	30.217
21. Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Summe 11, 16, 20)	29.729	32.401
22. + Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	28.201	-4.200
23. Finanzmittelfonds am Ende der Periode (Summe aus 24 und 25)	57.930	28.201
Zusammensetzung des Finanzmittelfonds		
	31.12. 2021	31.12. 2020
Liquide Mittel/kurzfristig fällige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-2.274	390
Guthaben/Verbindlichkeiten bei der Kasse.HH	60.204	27.811
	57.930	28.201

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

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Konzernbilanz- gewinn/- verlust	Summe	Summe Kapital
Stand zum 01.01.2020	150.000.000,00	902.111.445,71	-33.562.471,90	1.018.548.973,81	1.018.548.973,81
Konzernergebnis	0,00	0,00	4.027.331,81	4.027.331,81	4.027.331,81
Einstellung in die Kapitalrücklage	0,00	-62.059,66	0,00	-62.059,66	-62.059,66
Stand zum 31.12.2020	150.000.000,00	902.049.386,05	-29.535.140,09	1.022.514.245,96	1.022.514.245,96
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Konzernbilanz- gewinn/- verlust	Summe	Summe Kapital
Stand zum 01.01.2021	150.000.000,00	902.049.386,05	-29.535.140,09	1.022.514.245,96	1.022.514.245,96
Konzernergebnis	0,00	0,00	-5.764,66	-5.764,66	-5.764,66
Abgang Kapitalrücklage	0,00	-6.915.931,23	0,00	-6.915.931,23	-6.915.931,23
Stand zum 31.12.2021	150.000.000,00	895.133.454,82	-29.540.904,75	1.015.592.550,07	1.015.592.550,07

Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

A. Grundlagen des Konzerns

1. Geschäftsmodell

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

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

Der Hamburg Port Authority AöR Konzern (HPA-Konzern) 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 der HPA-Konzern mit intelligenten und innovativen Lösungen.

Der HPA-Konzern 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 verfolgt er im Rahmen des globalen Megatrends der Digitalisierung die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus neuen Technologien ergeben. Der HPA-Konzern initiiert und koordiniert das Zusammenspiel wichtiger Stakeholder der Hafenwirtschaft und der IT-Branche. Er vermarktet spezielles, hafen-spezifisches Fachwissen und nimmt die hamburgischen Hafeninteressen auf nationaler und internationaler Ebene wahr. Neben den originären Hafenaufgaben übernimmt der HPA-Konzern als öffentlicher Aufgabenträger weitere hafenfremde Aufgaben, wie z.B. die Bewirtschaftung der Insel Neuwerk oder den Betrieb sowie die Instandhaltung des Alten St. Pauli Elbtunnels.

Der Konzern hat das Kreuzfahrtterminal Cruise Center Steinwerder (CC3) und die damit verbundenen Verkehrs-, Park- und Versorgungsflächen errichtet. Der Konzern ist für die zentrale Koordination aller drei Hamburger Cruise Center zuständig, die er – sofern nicht im Eigentum stehend – für diese Zwecke von den jeweiligen Eigentümern anmietet. Wesentlich für die führende Rolle des HPA-Konzerns ist der Gedanke der Gewährleistung einer diskriminierungsfreien Abfertigung aller in Hamburg anlaufenden Kreuzfahrtschiffe. Deshalb übernimmt der HPA-Konzern für alle vorhandenen Terminals, konzessioniert durch die jeweiligen Eigentümer, neben dem Betrieb der zentralen Terminalinfrastruktur das Liegeplatzmanagement.

Weiterhin stellt der Konzern das ganzheitliche Flottenmanagement für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) sicher. Bei z.Zt. dominierenden konzerninternen Leis-

tungsbeziehung sind die Kunden des Segments Flotte insbesondere

- die Wasserschutzpolizei (Behörde für Inneres und Sport, BIS)
- die Feuerwehr (Behörde für Inneres und Sport, BIS) und
- der Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer (LSBG).

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.

Darüber hinaus nimmt der Konzern Hochwasserschuttpflichten wahr. Dies umfasst die Errichtung, Unterhaltung, Instandhaltung (Wartung, Inspektion, Instandsetzung) und Verteidigung von Hochwasserschutzanlagen, einschließlich deren bauliche Veränderung, sowie die Vornahme von aus Sturmflutschutzgründen notwendigen Maßnahmen an den oder für die Hochwasserschutzanlagen zum Schutz der auf einem Polder belegenen Grundstücke vor Hochwasser.

2. Ziele und Strategien

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

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

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

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

Der HPA-Konzern wird langfristig weiterhin der zentrale Ansprechpartner für das Kreuzfahrtgeschäft im Hamburger

Hafen sein. Die Weiterentwicklung der Strategien und Ziele steht dabei im Einklang der durch den HPA-Konzern, Hamburg Cruise Net, Hamburg Marketing sowie der Behörde für Wirtschaft und Innovation definierten strategischen Handlungsfelder. Dadurch soll Hamburg der in Vielfalt und Nachhaltigkeit führende Kreuzfahrthafen in Europa werden.

Auch das Flottenmanagement konnte seinen Betrieb trotz der Pandemie umfassend aufrechterhalten und somit seinen Beitrag zur vollen Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens leisten.

3. Steuerungssysteme

Die finanzielle Steuerung des HPA-Konzerns erfolgt über ein integriertes, kennzahlengestütztes Planungssystem. Dies umfasst ein konzernweites Berichtswesen durch das Controlling sowie ein Risikomanagementsystem, die auf Ebene der Konzerngesellschaften angesiedelt sind. Ein integriertes Maßnahmencontrolling ergänzt dabei die vorhandenen Steuerungssysteme.

Das Controlling erstellt quartalsweise Berichte mit Hochrechnungen für das laufende Geschäftsjahr für den gesamten HPA-Konzern. Darüber hinaus erfolgen jährlich die Aufstellung eines Wirtschaftsplans für das jeweils kommende Jahr sowie die Erarbeitung der Mittelfristigen Finanzplanung der nächsten fünf Geschäftsjahre.

Die Liquidität des HPA-Konzerns wird anhand eines monatlichen Liquiditätsmanagementberichts überwacht. Dieser enthält Erläuterungen zu Liquiditätsentwicklung und Finanzierung.

B. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

a. Hafenbetrieb

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

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

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

- Für die Fahrtgebiete in Asien (Anteil in TEU 51,1%) ergab sich gegenüber 2020 insgesamt ein Zuwachs des Containerumschlags um lediglich 0,4% – trotz eines Wachstums um 5,5% im Containerverkehr mit China

(inkl. Hongkong). Bemerkenswert sind starke Umschlagzuwächse für Vietnam (16,6%) und Indien (16,2%). Rückgänge verzeichneten insbesondere die Fahrtgebiete Malaysia (-27,4%), Vereinigte Arabische Emirate (-38,1%), Sri Lanka (-7,3%) und Taiwan (-3,9%), die im Jahr 2021 insgesamt einen Anteil von etwa 12 Prozent am Fahrtgebiet Asien ausmachten.

- Der Containerverkehr mit den Ländern in Europa (Anteil in TEU 27,8%) ist insgesamt um 3,3% gewachsen. Auffällig sind hier herausragende Zuwächse für Norwegen (30,4%), Polen (20,7%) und die Türkei (13,4%), während im Containerverkehr mit dem Vereinigten Königreich nach einem Umschlagrekord im Vorjahr für 2021 ein Rückgang um 9,9% verzeichnet wurde – sehr wahrscheinlich bedingt durch den Verlauf des Brexits.
- Nur für den amerikanischen Kontinent (Anteil in TEU 17,6%) wurde das Vorkrisenniveau von 2019 wieder erreicht bzw. sogar leicht übertroffen. Im Containerverkehr mit den USA wurde mit einem Zuwachs von 4,5% im Jahr 2021 erneut ein Allzeithoch erreicht. Der Umschlag für Kanada hat um 14,4% zugenommen. Für Südamerika ergab sich ein Wachstum von 7,7%. Verbunden mit einem Rückgang von 4,8% für Mittelamerika ergab sich 2021 für ganz Amerika ein Wachstum von 5,4% im Containerumschlag.
- Für den afrikanischen Kontinent (Anteil in TEU 3,2%) zeigte sich ein Umschlagwachstum von 5,2%.

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

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

b. Kreuzfahrtgeschäft

Das Geschäftsjahr 2021 war weiterhin von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie gekennzeichnet. Aufgrund der geltenden Verordnungen zur Eindämmung des Corona Virus war nahezu im kompletten ersten Halbjahr 2021 keine Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen möglich.

c. Flottenmanagement

Das operative Geschäft im Flottenmanagement blieb hingegen von den Folgen der Corona-Pandemie größtenteils unberührt.

2. Geschäftsverlauf

a. Hafenmanagement – Flächenentwicklung

Der Nachfragedruck der Industrie und der maritimen Wirtschaft nach Flächen bleibt wie in den Vorjahren unverändert hoch. Gerade aus dem Bereich der Wasserstoffherzeugung ist ein zusätzlicher Druck auf den ohnehin kaum vorhandenen Flächenmarkt im Hafen zu spüren. Für die Entwicklung des Universalhafens Hamburg ist daher eine

nachhaltige und hoch effiziente Nutzung der vorhandenen Hafenflächen ein wesentliches Kriterium in der Ausschreibung von Flächen sowie der Prolongation von Bestandsmietverträgen. Der HPA-Konzern verfolgt ein kundenorientiertes Flächenmanagement unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit, der Arbeitsplatzeffekte, der Wertschöpfung, des Klima- und Umweltschutzes, der Sozialverträglichkeit sowie der Innovation.

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

b. Hafenmanagement – Entwicklung des Hafengeldes

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

Die Erlöse aus der Binnen- und Hafenschifffahrt blieben stabil, wenn auch die Fahrgastschifffahrt coronabedingt noch stark geschwächt bleibt.

c. Hafenmanagement – Entwicklung der Hafenbahn

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

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

d. Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäftes

Aufgrund der geltenden Verordnungen zur Eindämmung des Coronavirus war nahezu im kompletten ersten Halbjahr 2021 keine Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen möglich. Während einige Wettbewerbshäfen wie Kiel oder Rostock bereits im Mai wieder erste Schiffe abfertigen konnten, war die Wiederaufnahme des Betriebs in Hamburg aufgrund hoher Inzidenzen im ersten Halbjahr nicht möglich. Insgesamt wurden im Jahr 2021 bei 108 Kreuzfahrtanläufen gut 111.000 Passagiere abgefertigt. Damit liegt die Zahl der Passagiere hinter den Erwartungen des Wirtschaftsplanes zurück. Dies ist auf die länger als geplant anhaltenden Lockdown-Maßnahmen sowie den im Vergleich zu den deutschen Wettbewerbshäfen späteren Neustart zurückzuführen. Dennoch konnte durch ein stringentes Kostenmanagement, die temporäre Einführung von Kurzarbeit sowie eine Vielzahl alternativer Vermarktungen das Wirtschaftsplanergebnis in der Kreuzfahrtsparte fast erreicht werden.

Gemeinsam mit einigen Cruise Lines sowie relevanten lokalen Behörden wurden die bereits im Jahr 2020 eingeführten Maßnahmen für einen sicheren Kreuzfahrtbetrieb weiter ausgebaut.

e. Entwicklung des Flottenmanagement

Auch das vierte volle Geschäftsjahr im Flottenmanagement konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Das operative Geschäft blieb von den Folgen der Corona-Pandemie größtenteils unberührt.

f. Realisierung des Investitionsprogramms Hafenmanagement

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

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

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

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

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

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

g. Realisierung des Investitionsprogramms Kreuzfahrtgeschäft

Der HPA-Konzern entwickelt und analysiert in einem stetigen Prozess mögliche Lösungen zur Optimierung bzw. zum weiteren Infrastrukturausbau. Ein Baustein dieser Entwicklung ist weiterhin die Realisierung des Neubaus des **Cruise Centers in der HafenCity**. Das Kreuzfahrtterminal wird ein integrierter Bestandteil eines Gebäudekomplexes mit Einkaufszentrum und Hotel innerhalb des Südlichen Überseequartiers, das durch den Investor Unibail-Rodamco-Westfield (URW) verwirklicht wird. Es soll insbesondere für kleinere Kreuzfahrtschiffe aus dem Luxus- und Expeditionssegment genutzt werden. Der HPA-Konzern plant die Inbetriebnahme zur Kreuzfahrtsaison 2024.

h. Realisierung des Investitionsprogramms Flottenmanagement

Zwar konnten die neuen multifunktionalen **Feuerlöschboote „Dresden“ und „Prag“** im vergangenen Jahr in Betrieb genommen werden, dennoch verzögerten sich einige Neubau- und Modernisierungsprojekte – teilweise coronabedingt, teilweise aufgrund von vergaberechtlichen Prozessen. So wurde das neue Planiergerät mit Plug-in-Hybrid-Antrieb nicht Ende 2021 abgeliefert, sondern wird voraussichtlich Mitte 2022 in Betrieb genommen. Zudem konnte das Vergabeverfahren für die Neubau weiterer Wasserterschutzpolizeischiffe im vergangenen Jahr nicht abgeschlossen werden. Das Verfahren soll im ersten Halbjahr Quartal 2022 abgeschlossen werden.

Unberührt von den Folgen der Pandemie konnte dem LSBG ein Angebot für ein vollelektrisches Arbeitsschiff für die Alster gemacht werden und mit den Planungen für ein Wasserstoffschiff begonnen werden.

i. Fortsetzung strategischer Ausbauprojekte im Bereich des Hafenmanagements

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

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

Durch das Projekt **Westerweiterung** soll der Hafenstandort Hamburg nachhaltig gestärkt werden. Geplant ist eine vollständige Transformation des Waltershofer Hafens durch die Aufweitung der Zufahrt, die Herstellung eines 600 m

Drehkreises sowie die Erweiterung und Modernisierung der Containerumschlagslogistik. Das Projekt hat eine sehr hohe Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung des Hamburger Hafens. Die zuständige Genehmigungsbehörde hatte im Dezember 2016 den Planfeststellungsbeschluss erlassen, welcher anschließend in zweiter Instanz vor dem Obergericht Hamburg beklagt wurde. Im Mai 2021 wurden die Klagen abgewiesen. Aktuell wird in diesem Zusammenhang vom Bundesverwaltungsgericht eine Nichtzulassungsbeschwerde der Revision geprüft. Daher ist die gerichtliche Befassung weiterhin nicht abgeschlossen.

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

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

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

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

C. Lage des Konzerns

1. Konsolidierung

Im Rahmen der Konsolidierung werden die einzelnen Jahresabschlüsse der zum Konsolidierungskreis gehörenden Konzernunternehmen zusammengefasst. Im Ergebnis wird im Konzernabschluss die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der einbezogenen Unternehmen so dargestellt, als ob diese Unternehmen insgesamt ein einziges Unternehmen wären.

in TEUR	31.12.2021		31.12.2021
	Einzelabschl.	Konsolidierung	konsolidiert
HPA	3.000	1.545	4.545
TEG (vor EAV)	1.075	2.025	3.100
CGH (vor EAV)	-4.765	320	-4.445
FLH	671	-3.676	-3.005
FLHV	3	-145	-142
HPG	10	-69	-59
Konzernjahresfehlbetrag	-6	0	-6

D. Finanzielle Leistungsindikatoren

Zur Steuerung der Aktivitäten im Hinblick auf die Unternehmensziele und die Umsetzung der Unternehmensstrategie

nutzt der HPA-Konzern verschiedene finanzielle Leistungsindikatoren. Die wesentlichen Steuerungsgrößen der einzelnen Sparten und Finanzierungsbereiche sind das Aufwandsvolumen sowie das Jahresergebnis.

2. Ertragslage

In TEUR	2021	2020	Veränderung
Umsatzerlöse	218.527	208.195	10.332
Aktivierete Eigenleistungen	18.433	17.189	1.243
Sonstige betriebliche Erträge	274.964	323.832	-48.868
Materialaufwand	191.997	245.829	-53.832
Personalaufwand	150.727	138.820	11.907
Abschreibungen	61.123	54.099	7.024
Sonstige betriebliche Aufwendungen	57.968	59.023	-1.055
Sonstige Steuern	6.296	6.028	268
Zinsergebnis	-43.747	-41.272	-2.475
Konzernjahresfehlbetrag/-überschuss	-6	4.027	-4.033
Entnahme Kapitalrücklage	0	0	0
Verlustvortrag	-29.535	-33.562	4.027
Bilanzverlust	-29.541	-29.535	-6

Die Umsatzerlöse sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 10,3 Mio. EUR gestiegen. Diese positive Entwicklung resultiert insbesondere aus gestiegenen Miet-, Hafenbahn- und Hafengelderlösen. Ursächlich für die Steigerung der Hafenbahngelde sind insbesondere erhöhte Containerverkehre im Bahnbereich und ein geändertes Nutzungsverhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge umfassen vor allem die öffentlichen Betriebs- und Investitionszuschüsse. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 48,9 Mio. EUR beruht in Höhe von 45,9 Mio. EUR auf einem Rückgang der projektbezogenen Investitionszuschüsse.

Die Entwicklung des Materialaufwands (-53,8 Mio. EUR) ist vor allem projektinduziert, korrespondierend sind die Projektzuschüsse zurückgegangen.

Der Personalaufwand ist grundsätzlich geprägt durch einen geringeren Personalbestand, der Ausdruck einer restriktiven Einstellungspolitik ist, aber auch erste Anzeichen eines

angespannten Arbeitsmarktes für Fachkräfte zeigt. Der Anstieg der Personalaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 11,9 Mio. EUR ist zum einen durch reguläre Tarifsteigerungen bedingt. Zum anderen ergeben sich Aufwandssteigerungen durch die Anpassung der Bewertung der Altersvorsorgeaufwendungen (6,0 Mio. EUR) und durch eine Rückstellungsbildung für Altersteilzeit (4,2 Mio. EUR) im Kontext des Projektes Technik.Stärken.

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

3. Finanzlage

	2021	2020	Veränderung
Darlehensstand [Mio. EUR]	-442,8	-451,8	-9,0
Betriebsmittelkonto [Mio. EUR]	+60,2	+27,8	32,4
Fremdkapitalquote [einschließlich passive Rechnungsabgrenzungsposten]	59,5 %	58,0 %	1,5%-Punkte

Die Zahlungsfähigkeit des Konzerns war im Berichtsjahr jederzeit gesichert. Es wird auf die Kapitalflussrechnung, die Bestandteil des Konzernabschlusses ist, verwiesen.

Die Finanzierung des Bereiches Public erfolgt durch Zuschüsse und Kostenerstattungen der Freien und Hansestadt Hamburg sowie durch eigenen operativen Cashflow.

Investitionen in den Geschäftsfeldern Commercial, Flottenmanagement und Kreuzfahrtgeschäft werden darüber hinaus durch die Aufnahme von Darlehen finanziert. Weitere Liquidität wird in Form eines Kontokorrentkredits bei der Kasse.Hamburg zur Verfügung gestellt.

4. Vermögenslage

	31.12.2021	31.12.2020	Veränderung
Anlagevermögen [Mio. EUR]	2.164,9	2.127,4	37,5
Bilanzsumme	2.509,7	2.432,8	76,9
Anlagenintensität	86,3 %	87,4 %	-1,1%-Punkte
Anlagendeckungsgrad	46,9 %	48,2 %	-1,3% Punkte
Eigenkapital [Mio. EUR]	1.015,6	1.022,5	-6,9
Eigenkapitalquote	40,5 %	42,0 %	-1,5%-Punkte
Sonderposten [Mio. EUR]	475,1	446,2	28,9
Rückstellungen [Mio. EUR]	542,2	484,1	58,1
hiervon Altersvorsorgerückstellungen [Mio. EUR]	425,3	374,5	50,8

Im Berichtsjahr erfolgten Investitionen in das Konzernanlagevermögen in Höhe von 114,5 Mio. EUR (Vorjahr 126,1 Mio. EUR.)

Unter Berücksichtigung des Sonderpostens (Investitionszuschüsse) ergibt sich ein Anlagendeckungsgrad von 67,3% (Vorjahr 69,0%).

E. Nicht finanzielle Leistungsindikatoren**1. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Ausgewählte Beschäftigtenzahlen des HPA-Konzerns

	2021	2020	Veränderung
Personalbestand per 31.12. in FTE	1.757,7	1.795,8	-38,1
Durchschnittlicher Bestand operativer Beschäftigter	1.774,7	1.780,3	-5,6
Fluktuationsrate	4,5 %	4,5 %	0,0

Der Rückgang des Personalbestandes per 31.12.2021 um 38,1 FTE ist im Wesentlichen auf eine restriktive Einstellungspolitik und den damit verbundenen Fokus auf den internen Arbeitsmarkt bei der Nachbesetzung von freien Stellen zurückzuführen.

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

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

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

2. Maßnahmen zum Schutz von Mensch, Natur und Klima¹⁾

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

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

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

F. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

a. Entwicklung Marktumfeld – Hafenmanagement

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

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

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

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

Es bleibt abzuwarten, ob und inwieweit der Ausbruch kriegsähnlicher Handlungen am 24. Februar 2022 auf dem Staatsgebiet der Ukraine sowie beschlossene Sanktionsmaßnahmen der EU auch Auswirkungen auf die weitere Entwicklung der bundesdeutschen Wirtschaft und damit indirekt auch auf den HPA-Konzern haben wird. Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der deutschen Wirtschaft hat in seiner Konjunkturprognose im März 2022 allerdings bereits festgestellt, dass der russische Angriffskrieg auf die Ukraine die Aussichten für die Weltwirtschaft belastet und große politische Unsicherheit mit sich bringt. Anhaltend hohe Preise für Energie und Rohstoffe sowie der Ausfall von Nahrungsmittel- und Düngemittelexporten aus der Ukraine und Russland sind wahrscheinliche Folgen. Insbesondere in der Europäischen Union wird sich das Wirtschaftswachstum deutlich abschwächen. Vor allem die hohe Abhängigkeit von russischen Energieimporten stellt ein beträcht-

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

liches Risiko für einige Mitgliedstaaten dar. Nicht zuletzt können ein Lieferstopp oder ein Importembargo für russische Energieträger nicht ausgeschlossen werden. Der Sachverständigenrat prognostiziert im Euro-Raum für die Jahre 2022 und 2023 ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von jeweils 2,9%. Für die Prognose unterstellt der Sachverständigenrat, dass die Energiepreise im Prognosezeitraum erhöht bleiben, es jedoch nicht zu einem Stopp russischer Energielieferungen kommt. Das deutsche BIP dürfte im Jahr 2022 um 1,8% und im Jahr 2023 um 3,6% zulegen. Der Sachverständigenrat erwartet für den Euro-Raum Inflationsraten von 6,2% und 2,9% (Harmonisierter Verbraucherpreisindex, HVPI) in den Jahren 2022 und 2023 und von 6,1% und 3,4% (Verbraucherpreisindex, VPI) für Deutschland. Die große Abhängigkeit von russischen Energielieferungen birgt das erhebliche Risiko einer geringeren Wirtschaftsleistung bis hin zu einer Rezession bei gleichzeitig deutlich höheren Inflationsraten.

Weiterhin bleibt auch der weitere Verlauf der Corona-Pandemie ein Risikofaktor für die ökonomische Entwicklung. Die Nettowirkungen der höheren Übertragbarkeit, aber weniger schwerwiegenden Symptomatik der Omicron-gegenüber der Delta-Variante auf Krankenhausaufenthalte und Todesfälle sind noch unklar. Die Prognosen des Wirtschaftswachstums setzen voraus, dass die negativen Auswirkungen ab dem zweiten Quartal 2022 abklingen und das Virus nicht zu neuen Varianten mutiert, die weitere Mobilitätsbeschränkungen erfordern. Besonders in Ländern mit einer COVID19-Nulltoleranzpolitik wie China können die wirtschaftlichen Störungen erheblich sein, wie es aktuell der derzeitige Lockdown in Shanghai zeigt.

Große Gefahren für die wirtschaftliche Entwicklung gehen von immer deutlicheren Spannungen zwischen den Großmächten und den Handelsregionen der Welt aus. Importzölle, Handelsquoten und Sanktionen haben das Potential, durch Restriktionen für die wirtschaftliche Zusammenarbeit und die Behinderung des Warenaustausches das Wirtschaftswachstum nachhaltig zu schädigen. Auch die Folgen des Brexits sind noch nicht bewältigt.

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

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

Mit der Zustimmung zur Minderheitsbeteiligung von COSCO am HHLA-Terminal Tollerort wird nun auch in Hamburg dem Konzept internationaler Reedereibeteiligung Rechnung getragen. Die Partnerschaft mit COSCO

kann durch Ladungszugewinne den Umschlag in Hamburg stabilisieren. Umgekehrt kann mit dem Einstieg von Hapag-Lloyd in den Jade-Weser-Port die Befürchtung verbunden werden, dass Umschläge von Hamburg nach Wilhelmshaven verlagert werden.

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

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

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

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

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

b. Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäftes

Die erfolgreiche Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebes zur Jahresmitte 2021, die zunehmende Entspannung hinsichtlich der Einreisebestimmungen in vielen Zielgebieten und die vorliegenden Anmeldungen für Schiffsanläufe in

Hamburg im Jahr 2022 geben Anlass zu der vorsichtig optimistischen Einschätzung, dass im Jahr 2022 gut 470.000 Passagierbewegungen (Vorkrisenjahr 2019: 815.000) bei über 220 Anläufen möglich sein werden. Innerhalb der kommenden 5 Jahre sollte sich die Kreuzfahrtindustrie so weit erholen, dass wieder in den Planungsrahmen aus der Zeit vor der Corona-Pandemie zurückgekehrt werden kann. Für die Sparte Kreuzfahrtgeschäft wird im Rahmen der Planung ein Jahresfehlbetrag in Höhe von EUR 1,4 Mio. prognostiziert.

c. Entwicklung des Flottenmanagement

Die Flottenerneuerung („Grüne Flotte“) sowie die Digitalisierung stehen weiterhin im Vordergrund. Die bestehende Umweltstrategie soll mit einer „Zero-Emission Strategie“ erweitert werden. Zudem soll auf Grundlage der bisherigen Strategie eine Digitalisierungsstrategie 2.0. entwickelt werden. Aufbauend auf den soliden wirtschaftlichen Grundlagen der vergangenen Jahre wird auch künftig eine stabile Ertragslage und für die Sparte ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 444 erwartet.

d. Wirtschaftsplanung

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

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

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

Der Wirtschaftsplan der Muttergesellschaft sieht aufgrund einer absehbaren Unterfinanzierung einen Jahresfehlbetrag in Höhe von EUR 2,4 Mio. vor. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Sparten Flottenmanagement und Kreuzfahrt ergibt sich ein prognostizierter Konzernjahresfehlbetrag in Höhe von EUR 3,4 Mio.

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

2. Risiken- und Chancenbericht

a. Risikomanagementsysteme

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

Die Interne Revision überwacht Funktionsfähigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Wirksamkeit und Transparenz des RCM für den HPA-Konzern.

b. Risikobericht

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

Mindertiefen aufgrund von Sedimentation im Hafen

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

Die Sicherung ausreichender Verbring- und Austragsmöglichkeiten für die Sedimente ist existenzielle Voraussetzung, um die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sicherstellen zu können. Die bislang bestehenden Möglichkeiten der Verbringung zur Tonne E3 in der Nordsee (limitierte Mengen, zeitliche Befristung, Umweltauflagen) sowie

auf Hamburger Gebiet bei Neßsand (ökologische Ausschlusszeiten, Kreislaufbewirtschaftung) sind im Hinblick auf sich verändernde natürliche Randbedingungen und lokal gesteigerte Unterhaltungsanforderungen nach dem Fahrrinnenausbau nicht mehr ausreichend. Daher wurden nun auch zwei Verbringstellen des Bundes in der Tide- bzw. Außenelbe anteilig für Baggergut aus der Delegationsstrecke erfolgreich geprüft und mitgenutzt. Ergänzend wird eine Verbringstelle auf Hamburger Gebiet in der Außenelbe geprüft, um so vorerst für temporäre Spitzenbedarfe ein adaptives Unterhaltungsmanagement realisieren zu können.

Für die Entsorgung von höher belastetem Baggergut, das nicht im Gewässer umgelagert werden kann, steht seit dem Jahr 2020 ausschließlich die Deponie Feldhofs auf Hamburger Landesgebiet zur Verfügung, eine Kapazitätserhöhung auf gleicher Fläche wird aktuell planerisch und genehmigungsrechtlich vorbereitet.

Schiffsgrößenentwicklung

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

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

Baulicher Zustand der Kaimauern und relevanter Assetklassen

Das Projekt „Zustandsbewertung Kaimauern“ soll sukzessive Risiken aufdecken und den Investitionsbedarf ermitteln. Die statische Nachrechnung aufgrund geänderter nautischer und hydrologischer Anforderungen wird im Anschluss daran erfolgen. Durch Belastungsveränderungen an Böschungen und Strombauwerken, überwiegend durch natürliche und schiffinduzierte Strömungen, kann es zu Erosionen und zum Abrutschen von Böschungen kommen.

Die Ergebnisse aus der Zustandsbewertung können zu zusätzlichen Belastungen der wirtschaftlichen Lage führen, da mögliche Ersatzinvestitionen grundsätzlich über Kredite zu finanzieren sein werden.

Finanzierung

Die in der Drucksache Neustrukturierung Hafenmanagement (NHM) zugesagte Vollfinanzierung der Bedarfe für den laufenden Betrieb im Bereich Public war zunächst nicht im Entwurf des Doppelhaushaltes 2021/2022 umge-

setzt. Eine Lösung für diese strukturelle Unterdeckung konnte jedoch gefunden werden. Über eine Nachbewilligungsdrucksache wurden für die Jahre 2021 und 2022 zusätzliche Mittel in der Produktgruppe 270.05 „Hafen“ zur Verfügung gestellt.

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

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

Ukraine-Krieg

Zum jetzigen Zeitpunkt kann nicht beurteilt werden, in welchem Umfang der Ausbruch kriegerischer Handlungen am 24. Februar 2022 auf dem Staatsgebiet der Ukraine, u. a. auch durch beschlossene Sanktionsmaßnahmen der EU, Auswirkungen auf die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung und damit auch auf den HPA-Konzern haben wird. Allerdings hat der Sachverständigenrat zur Begutachtung der deutschen Wirtschaft in seiner Konjunkturprognose im März 2022 bereits festgestellt, dass der russische Angriffskrieg auf die Ukraine die Aussichten für die Weltwirtschaft belastet und große politische Unsicherheit mit sich bringt.

Cyberkritikalität

Wegen der fortgeschrittenen Digitalisierung im HPA-Konzern und der Vernetzung mit anderen Unternehmen und Behörden (Land, Bund) könnten bei einem erfolgreichen Cyberangriff viele Geschäftsprozesse (Verkehrssteuerungen, Entgeltabrechnungen, Fernüberwachung von Anlagen etc.) sowie die gesamte Bürokommunikation (E-Mail, Telefonie) für eine kritische Zeitdauer nicht funktionsfähig bzw. stark beeinträchtigt sein. In der Folge könnten Einnahmeverluste, erhebliche Regressforderungen, Erpressbarkeit, Imageschäden oder Bußgeldverfahren eintreten. Es wurden deshalb seitens des HPA-Konzerns umfangreiche Maßnahmen durchgeführt, u. a. Netzwerkzugangsschutz, Awareness-Kampagnen zur Sensibilisierung der Beschäftigten zum Beispiel zu Phishing-Mails oder ausschließliche Zulassung von sicheren Anwendungen, um die Gefahren von Cyber-Angriffen zu reduzieren.

Risiken in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

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

Kreuzfahrtgeschäft

Aus der Gesamtheit der für das Kreuzfahrtgeschäft identifizierten Risiken wird neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie aus heutiger Sicht das Risiko als wesentlich erachtet, dass Cruise Lines aufgrund kurzfristiger Anpassungen der Fahrpläne Anläufe abmelden müssen. Weiterhin besteht das Risiko, dass ältere Schiffe, die zuvor auch in Hamburg eingesetzt wurden, aus dem Markt genommen werden. Ebenso ist aktuell noch nicht absehbar, ob Markt-

teilnehmer in Folge der finanziellen Auswirkungen der COVID-19 Pandemie aus dem Markt verdrängt werden. Die Auftragslage der auf Kreuzfahrtschiffe spezialisierten Werften deutet jedoch nach wie vor auf einen Zuwachs der Schiffskapazitäten in der mittelfristigen Zukunft hin. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass Cruise Lines Schiffe aufgrund höherer Ergebnispotentiale in andere Fahrtgebiete abziehen.

Flottenmanagement

Die bereits in den vergangenen Jahren analysierten Risiken der mangelnden Kapazität deutscher und europäischer Werften für Schiffsneubauten im Bereich „Spezialschiffe“ sowie der umfassenden Vergaberichtlinien, welchen den HPA-Konzern als öffentliches Unternehmen unterliegt, und des mit ihrer Beachtung verbundenen Zeit- und Ressourcenaufwandes haben sich auch im Jahre 2021 bestätigt.

Zusätzlich bergen die aktuell stetig ansteigenden Weltmarktpreise für Rohstoffe und Material ein weiteres finanzielles Risiko. Dies Risiko besteht nicht nur bei teurer werdenden Neubauten, sondern auch bei der kostenintensiven Instandhaltung der Bestandsflotte.

Gesamtbild der Risikolage

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

c. Chancenbericht

Fahrrinnenanpassung

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

Digitaler Wandel & Personalverfügbarkeit

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

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

Kreuzfahrtgeschäft

Durch die aktuell grassierende Omicron-Variante bleibt die Situation weiterhin sehr volatil und die Marktteilnehmer müssen von Woche zu Woche entscheiden. Die vorliegenden Anmeldungen von Cruise Lines sowie verhalten positive Aussichten der Expertengremien stimmen optimistisch, dass mit einer Überwindung der pandemischen Lage im Laufe des Jahres 2022 gerechnet werden kann.

Unabhängig davon bestehen Chancen durch die Abfertigung beispielsweise von Flusskreuzfahrtschiffen oder Yachten, aber auch in der Akquise zusätzlicher Erlöse beim Parkgeschäft sowie Events und Nutzung der Pier durch sonstige Schiffe. Darüber hinaus bestehen Potentiale in der Erschließung neuer Geschäftsfelder durch Kooperationen mit Branchenpartnern (Cruise Lines, Reiseagenturen etc.) beispielsweise bei digitalen Geschäftsmodellen.

Flottenmanagement

Durch die zunehmende Multifunktionalität und die dadurch resultierende Flexibilität und Effizienz ist der HPA-Konzern zuversichtlich, dass in Zukunft vermehrt Aufträge von „externen“ Kunden berücksichtigt werden können. Zudem wird der HPA-Konzern seiner Vorreiterrolle im Hamburger Hafen hinsichtlich der diversen Projekte im Bereich innovativer Antriebstechnologien stärken.

Hamburg, 22. April 2022

Jens Meier	Friedrich Stuhmann
Vorsitzender der Geschäftsführung	Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen
Rechts, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

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

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirt-

schaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

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

Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Hamburg, 29. April 2022

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Thomas Götz
Wirtschaftsprüfer

Nicolai Hansen
Wirtschaftsprüfer

Sonstige Mitteilungen

Öffentliche Ausschreibung

Auftraggeber:
GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH
Vergabenummer: **GMH VOB ÖA 063-22 SW**
Verfahrensart: Öffentliche Ausschreibung
Bezeichnung des Öffentlichen Auftrags:
Sanierung Fachklassengebäude/Seitzhalle,
Ernst-Bergeest-Weg 54 in 21077 Hamburg
Bauauftrag: Maler

Geschätzter Auftragswert ohne MwSt: 40.000,- Euro
Ausführungsfrist voraussichtlich:
ca. Januar 2023 bis Juni 2023

Schlussstermin für die Einreichung der Angebote:
2. November 2022 um 10.00 Uhr

Hinweis: Es ist ausschließlich die elektronische Angebotsabgabe zugelassen.

Kontaktstelle:
GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH
Einkauf/Vergabe
einkauf@gmh.hamburg.de

Die Bekanntmachung sowie die Ausschreibungsunterlagen und Auskunftserteilungen finden Sie auf der zentralen Veröffentlichungsplattform unter:

<https://hamburg.de/bauleistungen/>

Die Bekanntmachung und Auskunftserteilungen erreichen Sie unter:

<https://gmh-hamburg.de/ausschreibungen>

Das Eröffnungsprotokoll steht allen am Verfahren beteiligten Bietern nach Öffnung der Angebote über den Bieterassistenten zum eigenen Download zur Verfügung. Sie finden die Datei im Register „Meine Angebote“ in der Spalte „Dokumente“.

Hamburg, den 12. Oktober 2022

GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH 1338

Öffentliche Ausschreibung

Auftraggeber:
GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH
Vergabenummer: **GMH VOB ÖA 064-22 AS**
Verfahrensart: Öffentliche Ausschreibung
Bezeichnung des Öffentlichen Auftrags:
Sanierung Fachklassengebäude/Seitzhalle,
Ernst-Bergeest-Weg 54 in 21077 Hamburg
Bauauftrag: Fliesen

Geschätzter Auftragswert ohne MwSt: 25.000,- Euro
Ausführungsfrist voraussichtlich:
ca. Januar 2023 bis Juni 2023

Schlussstermin für die Einreichung der Angebote:
2. November 2022 um 10.00 Uhr

Hinweis: Es ist ausschließlich die elektronische Angebotsabgabe zugelassen.

Kontaktstelle:
GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH
Einkauf/Vergabe
einkauf@gmh.hamburg.de

Die Bekanntmachung sowie die Ausschreibungsunterlagen und Auskunftserteilungen finden Sie auf der zentralen Veröffentlichungsplattform unter:

<https://hamburg.de/bauleistungen/>

Die Bekanntmachung und Auskunftserteilungen erreichen Sie unter:

<https://gmh-hamburg.de/ausschreibungen>

Das Eröffnungsprotokoll steht allen am Verfahren beteiligten Bietern nach Öffnung der Angebote über den Bieterassistenten zum eigenen Download zur Verfügung. Sie finden die Datei im Register „Meine Angebote“ in der Spalte „Dokumente“.

Hamburg, den 12. Oktober 2022

GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH 1339

Öffentliche Ausschreibung

Auftraggeber:
GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH
Vergabenummer: **GMH VOB ÖA 067-22 AS**

Verfahrensart: Öffentliche Ausschreibung

Bezeichnung des Öffentlichen Auftrags:
Sanierung Fachklassengebäude/Seitzhalle,
Ernst-Bergeest-Weg 54 in 21077 Hamburg

Bauauftrag: Elektro

Geschätzter Auftragswert ohne MwSt: 156.000,- Euro

Ausführungsfrist voraussichtlich:

ca. Januar 2023 bis Juni 2023

Schlussstermin für die Einreichung der Angebote:

2. November 2022 um 10.00 Uhr

Hinweis: Es ist ausschließlich die elektronische Angebotsabgabe zugelassen.

Kontaktstelle:
GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH
Einkauf/Vergabe
einkauf@gmh.hamburg.de

Die Bekanntmachung sowie die Ausschreibungsunterlagen und Auskunftserteilungen finden Sie auf der zentralen Veröffentlichungsplattform unter:

<https://hamburg.de/bauleistungen/>

Die Bekanntmachung und Auskunftserteilungen erreichen Sie unter:

<https://gmh-hamburg.de/ausschreibungen>

Das Eröffnungsprotokoll steht allen am Verfahren beteiligten Bietern nach Öffnung der Angebote über den Bieterassistenten zum eigenen Download zur Verfügung. Sie finden die Datei im Register „Meine Angebote“ in der Spalte „Dokumente“.

Hamburg, den 12. Oktober 2022

GMH | Gebäudemanagement Hamburg GmbH 1340

Gläubigeraufruf

Die Behörde für Justiz und Verbraucherschutz der Freien und Hansestadt Hamburg hat als die für die Stiftungsaufsicht zuständige Behörde mit Verfügung vom 14. Juni 2022 gemäß § 7 Absatz 3 des Hamburgischen Stiftungsgesetzes vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 521) auf Antrag die Zulegung der **Hamburg Global Climate Foundation** zur Climate Concept Foundation, beide Stiftungen mit Sitz in der Freien und Hansestadt Hamburg, genehmigt.

1592

Dienstag, den 18. Oktober 2022

Amtl. Anz. Nr. 82

Die Zulegung der Hamburg Global Climate Foundation wird gemäß § 50 des Bürgerlichen Gesetzbuches bekannt gegeben. Die Gläubiger*innen werden aufgefordert, ihre Ansprüche bei Herrn Rechtsanwalt Christopher Brandt, Klosterallee 55, 20144 Hamburg, geltend zu machen.

Hamburg, den 15. Juni 2022

Christopher Brandt
Stiftungsvorstand der Climate Concept Foundation
Liquidator der Hamburg Global Climate Foundation

1341

Gläubigeraufruf

Der Verein „**Galerieverein Hamburg e.V.**“ (Amtsgericht Hamburg, VR 9500), Ruhrstraße 11b, 22761 Hamburg,

ist aufgelöst worden. Die Gläubiger werden gebeten, sich bei dem Verein zu melden.

Hamburg, den 22. September 2022

Die Liquidatorin

1342

Gläubigeraufruf

Der Verein **European Modelhobby Association e.V.** (Amtsgericht Hamburg, VR 21216) wurde aufgelöst. Zum Liquidator wurde Herr Dr. Mario Krogmann, Blaum Dettmers Rabstein, Vorsetzen 50, 20459 Hamburg, bestellt. Die Gläubiger werden gebeten, ihre Ansprüche unter der oben angegebenen Adresse bei dem Verein anzumelden..

Hamburg, den 20. September 2022

Der Liquidator

1343