

WIRKSAM HANDELN

WERTE SCHAFFEN

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG 3

01

WERTEGERECHTES HAFENMANAGEMENT 5

- Nachhaltige Entwicklung 7
- Unsere Leuchttour für unsere Route zu einem nachhaltigen Konzern 10

04

LEISTUNGSFÄHIGER HAFEN 32

- Wasserinfrastruktur und Schiffsverkehre 38
- Bahninfrastruktur und Verkehre 42
- Straßeninfrastruktur und Verkehre 45
- Öffentlicher und privater Hochwasserschutz 48
- Flächenstrategie 51

02

VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG 11

- Nachhaltige Ausrichtung des Geschäftsmodells 13
- Resilienz 15
- Governance und Compliance 17
- Verantwortungsvolle Beschaffung 19
- Geschäftsentwicklung – innovativ und digital 20

05

KLIMA UND BIODIVERSITÄT 56

- Klimaschutz 58
- Klimawandelfolgen 65
- Biodiversität 67
- Maßnahmen zum Umwelt-, Klima- und Naturschutz 68

03

WERTE UND MENSCHEN 23

- Wandel der Arbeitswelt 25
- Gesundheit und Wohlbefinden 27
- Arbeitssicherheit 29

ANHANG 70

- Kennzahlentabelle 2018 – 2022 71
- GRI-Index 82
- DNK-Index 86
- Bescheinigung der Wirtschaftsprüfung 91
- Bildverzeichnis 93
- Impressum 93

VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Liebe Leserinnen und Leser,

wir freuen uns, Ihnen den Nachhaltigkeitsbericht 2021/2022 der Hamburg Port Authority (HPA) vorlegen zu können. Mit diesem Bericht blicken wir zurück auf das Erreichte in den Berichtsjahren 2021 und 2022 und schauen nach vorn, um die zukünftige Entwicklung der HPA zu skizzieren. Wir bedanken uns bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement – nachhaltige Entwicklung ist eine Teamaufgabe.

Der Hamburger Hafen ist der einzige europäische Großhafen, der im Zentrum einer Millionenstadt liegt. Dieses Miteinander hat eine lange Tradition, bringt wirtschaftliche Vorteile und prägt die Identität der Stadt. Daraus erwächst aber auch eine besondere Verantwortung für die HPA, die Hafeninfrastruktur nachhaltig zu gestalten und damit ihre „Social License to Operate“ langfristig zu erhalten.

Die HPA bewegt sich in einem Umfeld, das deutlich stärker als in den vergangenen Jahrzehnten von sich überlagernden globalen Krisen geprägt ist. Im Berichtszeitraum stellten die Pandemie und die damit verbundenen Versorgungsengpässe, Ausfälle in der Lieferkette und Ressourcenknappheit auch die HPA vor große Herausforderungen. Heute können wir sagen, dass wir diese Krise erfolgreich gemeistert haben: Gemeinsam mit vielen Partnern ist es uns gelungen, den Hafenbetrieb in vollem Umfang aufrechtzuerhalten. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse haben wir in ein weiterentwickeltes Krisen- und Risikomanagement einfließen lassen.

Jedoch machen die Krisen keine Pause. Mit den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine und im Nahen Osten, haben die geopolitischen Spannungen weiter zugenommen.

Aus diesem Grund werden Fragen der Resilienz der Hafeninfrastruktur für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern, für die Energie- und Cybersicherheit immer wichtiger. Der vorliegende Bericht beschreibt die Beiträge der HPA zu diesen wichtigen Themen.

Unter Federführung der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) wurde im Berichtszeitraum 2021/22 der neue Hafenentwicklungsplan 2040 (HEP) erarbeitet. Die gesamte HPA hat ihr umfangreiches Know-how in diesen Prozess eingebracht und gemeinsam Wege für eine nachhaltige Hafenentwicklung aufgezeigt. Seit Juni 2023 liegt der HEP als neuer Rahmenplan vor. Wir freuen uns auf die Umsetzung der Maßnahmen. Der Startschuss für eine Initiative ist bereits gefallen: Der „Sustainable Energy Hub Hamburg“ setzt sich dafür ein, dass sich Unternehmen aus dem Bereich der erneuerbaren Energien in Hamburg ansiedeln und mit den Hafenunternehmen vernetzen.

Klar ist: Wir wollen unsere wirtschaftlichen Ziele und unsere Verantwortung für die Daseinsvorsorge sozialverträglich und umweltschonend gestalten. Deshalb haben wir die Auswirkungen unseres Handelns auf Mensch und Umwelt noch stärker in den Fokus dieses Berichts und unserer weiteren Entwicklung gerückt.

Neue und erweiterte Nachhaltigkeitsstandards auf europäischer und nationaler Ebene, die Verschärfung der Klimaziele, detaillierte Informationen zu Menschenrechten in der Lieferkette und eine erhöhte Aufmerksamkeit für den Zusammenhang zwischen Klimawandelfolgen und Biodiversität beeinflussen bereits heute unsere Arbeit. Deshalb passen wir unsere Strukturen innerhalb der HPA kontinuierlich an und vernetzen uns mit unseren Stakeholdern, um Risiken frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen zu planen.

Biodiversität ist für uns ein zunehmend wichtiges Thema, das wir noch stärker als bisher in unsere Arbeit integrieren werden.

Die Herausforderungen, denen wir uns als HPA stellen müssen, sind vielfältig. Um für die Zukunft gerüstet zu sein und auch die Chancen zu nutzen, brauchen wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit vielfältigen Erfahrungshintergründen und Kenntnissen. Deshalb wollen wir auch in Zeiten des Fachkräftemangels ein attraktiver Arbeitgeber bleiben, der vielfältige Talente anzieht, weiterbildet und bindet.

Wir laden Sie ein, uns Ihr Feedback und Ihre Ideen für eine zukunftsfähige HPA mitzuteilen und gemeinsam mit uns den nachhaltigen Wandel in Hamburg und der Metropolregion aktiv mitzugestalten. Das ist unser Beitrag zum Gemeinwohl. Viel Freude bei der Lektüre!

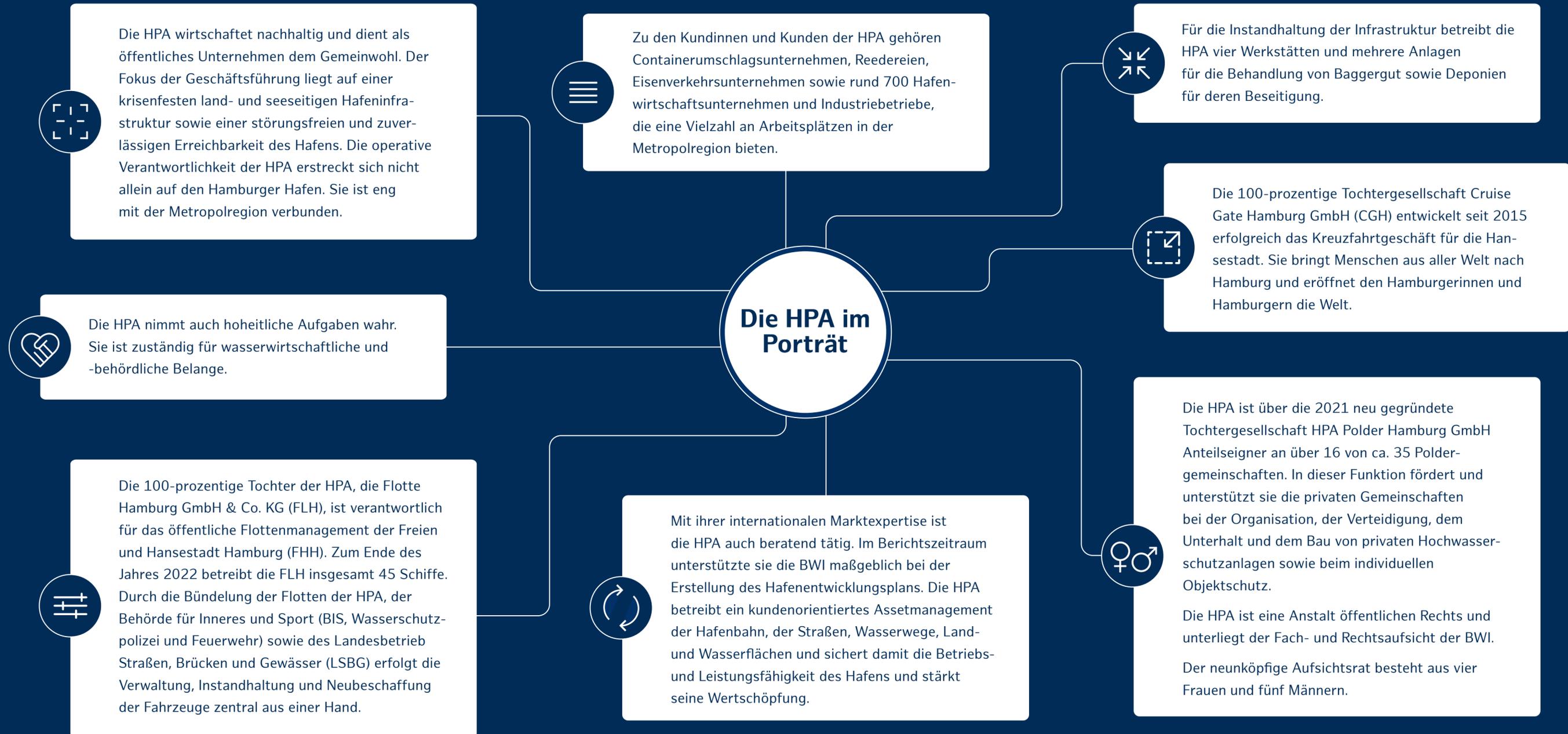
Jens Meier

Vorsitzender der Geschäftsführung





01 Wertegerechtes Hafenmanagement



NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Die HPA veröffentlicht seit 2011 alle zwei Jahre einen Nachhaltigkeitsbericht. Der vorliegende Bericht informiert über das Nachhaltigkeitsmanagement, die Nachhaltigkeitsaktivitäten und -leistungen des HPA-Konzerns des Berichtszeitraumes vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2022. Eingebunden in den Transitionsprozess sind neben dem Executive Board alle Einheiten und Tochterunternehmen (CGH, FLH, HPG). Die Berichtsgrenzen orientieren sich an den geografischen, organisatorischen und operativen Systemgrenzen des direkten Verantwortungsbereiches der HPA, siehe Portrait Seite 6. Dabei übernimmt die HPA sukzessive auch die Verantwortung für die Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Konzerns.

Die HPA berichtet nach dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) und hat sich bereits an der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und dem seit April 2022 im Exposure Draft vorliegenden Indikatorenset der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) orientiert. Beide Standards referenzieren auf den Standard der Global Reporting Initiative (GRI). Des Weiteren trägt die Geschäftsführung dafür Sorge, dass die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen, die Sustainable Development Goals (SDG), bei der Geschäftstätigkeit des Unternehmens berücksichtigt werden und berichtet dem Aufsichtsrat alle zwei Jahre darüber. Die Anforderungen ergeben sich für alle öffentlichen Hamburger Unternehmen aus dem Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK) gültig ab dem 01.01.2020. Darüber hinaus ist die HPA dem Wertesystem der Hamburger Stadtwirtschaftsstrategie (Drucksache 22/7783) verpflichtet.

Um die Unternehmensführung im Sinne der Nachhaltigkeit zu verbessern, hat der Aufsichtsrat mit der Geschäftsführung Klimaziele vereinbart. Diese werden mit zehn Prozent als variable Vergütung incentiviert.

Die Beiträge der HPA zur Erreichung der weltweit gültigen SDG bis 2030 sind in jedem Kapitel mit dem Anspruch der HPA, die Auswirkungen ihrer Aktivitäten zu reduzieren verknüpft und befinden sich jeweils auf der Startseite eines Kapitels. Die nachhaltigen Leistungen der HPA liefern einen Beitrag zu 12 der 17 SDG.

BEITRÄGE DER HPA ZU DEN SDG

| | | |
|---|--|---|
| <p>3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN</p> | <p>4 HOCHWERTIGE BILDUNG</p> | <p>5 GESCHLECHTERGLEICHHEIT</p> |
| <p>7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE</p> | <p>8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM</p> | <p>9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR</p> |
| <p>11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN</p> | <p>12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION</p> | <p>13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ</p> |
| <p>15 LEBEN AN LAND</p> | <p>16 FRIEDEN, GERECHTIGKEIT UND STARKE INSTITUTIONEN</p> | <p>17 PARTNERSCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE</p> |



Gemäß den Anforderungen des DNK und im Hinblick auf die zukünftigen Anforderungen der CSRD wurde eine Longlist aller bekannten relevanten und aller zukünftig zu berücksichtigenden ESRS-Themen zusammengestellt und vorbewertet. Die HPA ist sich bewusst, dass es nur noch einen Nachhaltigkeitsbericht über den Zeitraum 2023/2024 geben wird, der letztmalig über zwei Jahre berichtet und nicht CSRD-konform sein muss. Dies begründet und rechtfertigt, rechtzeitig mit der Auseinandersetzung der Themen und der Wirkungslogiken der EU-Taxonomie und der CSRD zu beginnen und einen Übergangsbericht zu erstellen, so dass ab 2025 in einem jährlichen Turnus nach der CSRD berichtet werden kann.

Die HPA hat die Richtigkeit, die Vollständigkeit sowie die Klarheit und Verständlichkeit dieses Berichts freiwillig durch eine externe Stelle bestätigen lassen. Die betriebswirtschaftliche Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung nach dem Prüfungsstandard ISAE 3000 (Revised) mit einer begrenzten Sicherheit erfolgte durch die unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG. Die Konformität wurde hinsichtlich des DNK bescheinigt.

Am Ende des Berichts befindet sich eine Tabelle mit allen Kennzahlen zu fast allen zu veröffentlichenden Daten und Fakten, insbesondere zu den wesentlichen Themen.

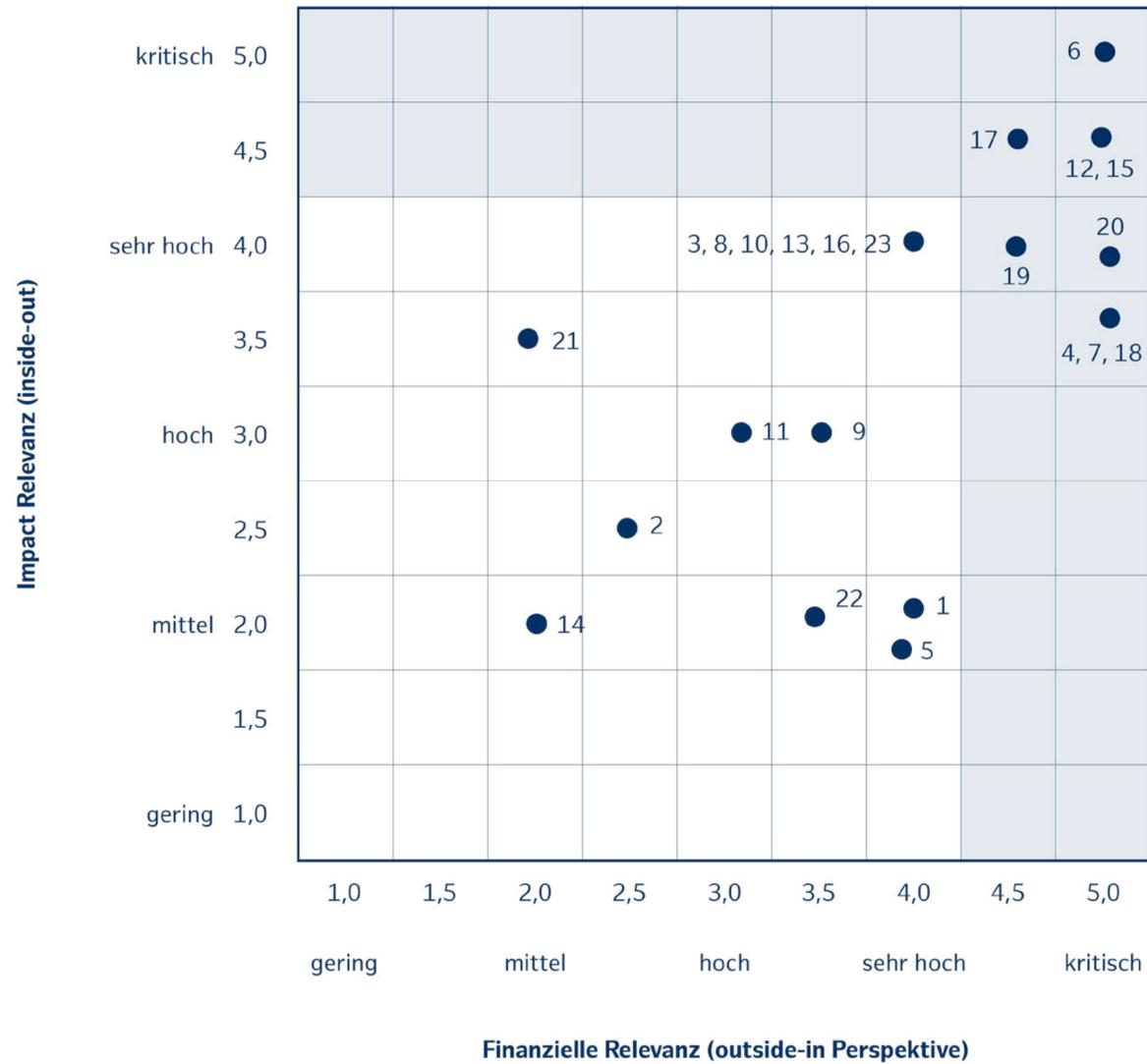
Prozess der Wesentlichkeit

Als Hafenbetreiberin muss die HPA ihre strategische Ausrichtung überprüfen und gegebenenfalls anpassen, um ökologisch verträglich, sozial gerecht und wirtschaftlich leistungsfähig zu sein. Die Leitplanken bilden dabei die begrenzten natürlichen Ressourcen und ein menschenwürdiges Leben für alle. Mit dem Instrument der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sollen die unternehmerischen Risiken und Chancen und die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit identifiziert werden. Diese Analyse erfolgt alle zwei Jahre.

Grundlage für die doppelte Wesentlichkeitsanalyse war eine vorbewertete Longlist mit potenziell relevanten, bekannten und neuen Themen, die mit 22 Expertinnen und Experten der HPA diskutiert und hinsichtlich ihrer Risiken und Chancen bewertet wurden. Die inhaltliche Befassung konzentrierte sich auf zwei Perspektiven:

- **Impact Relevanz** (inside-out Perspektive) bezieht sich auf die positiven und negativen Auswirkungen des Unternehmens auf Umwelt und Gesellschaft.
- **Finanzielle Relevanz** (outside-in Perspektive) bezieht sich auf den direkten oder indirekten Einfluss eines Nachhaltigkeitsthemas auf den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis.

Wesentlichkeitsmatrix der HPA



1. Geschäftspraktiken und Compliance
2. Unternehmenskultur
3. Beziehungen zu Lieferantinnen und Lieferanten
- 4. Wirtschaftliche Resilienz**
5. Stakeholdereinbindung
- 6. Grüne Technologien und Innovationsmanagement**
- 7. Attraktiver Arbeitgeber**
8. Gesundheit und Sicherheit
9. Diversität, Gleichberechtigung, Inklusion
10. Beschäftigte in der Lieferkette
11. Mobilität
- 12. Biodiversität und Ökosysteme Land und Gewässer**
13. Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
14. Wassernutzung
- 15. Sedimentmanagement**
16. Energie
- 17. Emissionen**
- 18. Flächennutzung**
- 19. Infrastruktur**
- 20. Verkehrsmanagement**
21. Preisgestaltung
22. Kommunikation und Transparenz
23. Lebenswertes Hamburg

In diesem Prozess wurden neun für die HPA wesentliche Themen identifiziert, die sowohl eine finanzielle als auch eine Impact Relevanz aufweisen. Von den neun wesentlichen Themen ist nur das Thema „Wirtschaftliche Resilienz“ neu für die HPA. Bei folgenden zwei Themen erfolgte eine Neujustierung der Schwerpunkte und damit einhergehend eine Konkretisierung der Terminologie:

- „Biodiversität und Ökosysteme Land und Gewässer“ ersetzt „Geschützte renaturierte Lebensräume und Biodiversität“
- „Grüne Technologien und Innovationsmanagement“ ersetzt „Digitalisierung und Netze“

Stakeholder-Perspektive

Im Anschluss an die interne Bewertung wurden der Prozess und die Bewertung drei Vertreterinnen und Vertretern wichtiger Stakeholdergruppen vorgestellt und begründet. Der Diskurs über die Sichtweisen der Stakeholder war für die HPA sehr aufschlussreich und führte dazu, die Systemgrenzen, in denen die HPA direkte Verantwortung übernimmt, deutlicher zu beschreiben und die Auswirkungen in der Lieferkette zu konkretisieren. Zu den meisten Themen konnte ein gemeinsames Verständnis erzielt werden. Auf das Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse hatte die Einbindung der Stakeholder keinen Einfluß.

Unsere Leuchtfener für unsere Route zu einem nachhaltigen Konzern 2030

100 %

**nachhaltige
Lieferanten**
gemäß HPA-Kodex

50 %

Auftragsvolumen werden
nachhaltig beschafft

200 kt TS

Anlagenkapazität
für die Entnahme und
Behandlung belasteter
Sedimente vorgehalten

> 50 %

der landseitig
transportierten Tonnage
auf der Schiene

> 99,5 %

Verfügbarkeit
der IT-Systeme

- 75 %

Treibhausgas (THG)-
Emissionen des
Kfz-Fuhrparks

≥ 8,0

**Social-Well-
Being-Index**
der Belegschaft

> 47 km/h

Durchschnitts-
geschwindigkeit der
Haupthafenroute

≤ 0,002

unfallbedingte
Ausfallquote

- 55 %

THG-Emissionen
(Scope 1+2)
im Vergleich zu 1990

„gut“

Durchschnittswert für den
**Erhaltungszustand
wichtiger Bauwerke**



02 Verantwortungsvolle Unternehmensführung

SELBSTVERPFLICHTUNG WESENTLICHES THEMA:
WIRTSCHAFTLICHE RESILIENZ

→ Wir entwickeln den Hafen nachhaltig und wertstiftend für die Region. Dabei sind wir allen Anspruchsgruppen ein fairer und verlässlicher Partner, der Nachhaltigkeit und Qualität seiner Produkte und Dienstleistungen sicherstellt und Wertschöpfungsketten verantwortungsvoll gestaltet.

BEITRÄGE ZU DEN SDG



NACHHALTIGE AUSRICHTUNG DES GESCHÄFTSMODELLS

Leitmotiv: Wirksam handeln – Werte schaffen

Die Geschäftsstrategie der HPA basiert auf einem werteorientierten Ansatz. Entsprechend konzentrieren sich die Bemühungen auf den gesellschaftlichen Mehrwert – Lebensqualität und Wertschöpfung – des Hafens für die Menschen in der Stadt und der Region. In diesem Kontext bedeutet nachhaltiges Wirtschaften für die HPA, soziale, ökologische und ökonomische Belange immer wieder neu und im Sinne des Gemeinwohls auszutarieren.

Strategische Positionierung

Die Fortschreibung der Geschäftsstrategie orientiert sich an diesem Leitmotiv und den neun wesentlichen Themen. Die bestehenden Ziele wurden überprüft, weiterentwickelt und mit einem neuen Zielhorizont bis 2030 versehen. Die strategische Positionierung konzentriert sich vorrangig auf die Auswirkungen der jeweiligen Themen. Für sieben der wesentlichen Themen wurden die Selbstverpflichtungen an die inside-out Perspektive angepasst und es wurde eine Bewertung der Risiken und Chancen vorgenommen. Die Ergebnisse bildeten die Grundlage für die neu formulierten Selbstverpflichtungen für sieben wesentliche Themen. Konkrete Ziele, Kennzahlen und wirksam gewordene wie zukünftige Maßnahmen sind Teil des Berichts.

Für die beiden Themen „Grüne Technologien und Innovationsmanagement“ und „Biodiversität und Ökosysteme Land und Wasser“ erfolgt die strategische Positionierung im zukünftigen Prozess der nachhaltigen Entwicklung.

Nachhaltigkeitsmanagement

Die Gesamtverantwortung für die Nachhaltigkeitsstrategie liegt in den Händen der Geschäftsführung. Das Kernteam für nachhaltige Entwicklung besteht aus dem Strategie- und Koordinationskreis. Der Strategiekreis

erarbeitet die strategische Ausrichtung des Transitionsprozesses unter Berücksichtigung gesetzlicher, umwelt- und gesellschaftsbedingter Entwicklungen und setzt sich zusammen aus den Funktionen Strategie, Prozessmanagement, Compliance, Risiko- und Chancenmanagement, Finanzen, Personal und IT sowie dem für nachhaltige Entwicklung zuständigen Chief Financial Officer (CFO) und dem Corporate Sustainability Officer. Die Ergebnisse der strategischen Positionierung werden mit dem Koordinationskreis (2. Führungsebene) besprochen, der operativ für die inhaltliche Ausgestaltung und Umsetzung der Strategie im Unternehmen sorgt.

Perspektivisch werden die regulatorischen Anforderungen an die Berichtspflichten – und damit an die nachhaltige Entwicklung von Unternehmen – steigen: auf europäischer Ebene durch die EU-Taxonomie-Verordnung und die Weiterentwicklung der Berichtspflichten sowie deren Umsetzung auf nationaler und auf lokaler Ebene. Die HPA wird sich durch diese Veränderungen auch in ihrem Nachhaltigkeitsmanagement anpassen müssen und bereitet sich durch konkrete Maßnahmen wie den Aufbau neuer Bereiche, Umstrukturierung bestehender Bereiche, Schulungen und Neueinstellungen intensiv darauf vor.

Die Integration der Lebenszyklusanalyse (Life Cycle Assessment, LCA) in den HPA-Planungsprozess, wird zukünftig eine wichtige Rolle spielen und konkrete Daten zu den Auswirkungen von Projekten und Maßnahmen liefern. Eine Lebenszyklusanalyse ist eine systematische Analyse der Nachhaltigkeitswirkungen, die bei der Herstellung, Nutzung und Entsorgung von Produkten, Dienstleistungen und Verfahren entstehen. Die HPA plant sukzessive die Einführung einer Lebenszyklusanalyse für größere Projekte und Dienstleistungen. Entsprechende Maßnahmen wie Schulungen von Beschäftigten,

die Entwicklung einer LCA-Vorgabe für die HPA und die Integration in das Nachhaltigkeitsmanagement werden vorbereitet.

Die genannten Veränderungen werden in den nächsten Jahren auch zu einer weiteren Zunahme der Komplexität und des Datenvolumens in der Nachhaltigkeitsberichterstattung führen. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wird am Aufbau eines Business Intelligence Competence Centers gearbeitet. Ziel ist es, einen abteilungsübergreifenden visuellen Single Point of Truth mit hoher Datenqualität zur Verfügung zu stellen. Durch die Einbindung der jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer der Daten wird die Datenbasis kontinuierlich erweitert. Im Sinne eines Nachhaltigkeitscontrollings wird perspektivisch eine Plattform angestrebt, in der alle für die Zielerreichung notwendigen Kennzahlen zusammengeführt werden.

Stakeholder Engagement

Im kontinuierlichen Dialog mit unseren Stakeholdern identifizieren wir Trends, Erwartungen und Bedürfnisse und lassen diese in die Ausrichtung unserer Geschäftsstrategie einfließen. Es ist geplant, ein Stakeholdermanagement-System einzuführen. Die Zufriedenheit unserer Stakeholder sehen wir als Basis für unseren Unternehmenserfolg.

Es finden regelmäßige Veranstaltungen zum Informationsaustausch mit den Kundinnen und Kunden über aktuelle Entwicklungen und Projekte sowie Kundenbefragungen statt. So lädt die HPA jährlich z.B. Reederinnen und Reeder sowie Schiffsmaklerinnen und Schiffsmakler zu einer Informationsveranstaltung im Rahmen der Anpassung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Hafens sein. Im Vorfeld dieser Veranstaltung werden alle über die geplanten Tarifanpassungen für das Folgejahr informiert und erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme.

An der letzten Kundenbefragung im Jahr 2022 haben Stakeholder aus den Bereichen Schifffahrt, Immobilien und der Hafenbahn teilgenommen. Die Befragung lieferte wertvolles Feedback für die Weiterentwicklung der Dienstleistungen der HPA. Unter anderem wurde die Übersichtlichkeit der Ansprechpartnerinnen und -partner auf der Website als verbesserungswürdig eingestuft, die Funktionsfähigkeit des Hafens während der Corona-Pandemie als zufriedenstellend bewertet und umfangreiches schriftliches Feedback z. B. zu Liegeplätzen für Binnenschiffe, Baustellenmanagement und Preissystem gegeben. Die Ergebnisse der Befragung werden mit den jeweiligen Sparten besprochen und ausgewertet.

Lokal engagiert

Auf lokaler Ebene beteiligt sich die HPA am Dialog über die Hafenerweiterung und deren gesellschaftliche Auswirkungen auf die Entwicklung des Stadtteils Moorburg. Der „Ständige Gesprächskreis Moorburg“ wurde 1998 ins Leben gerufen, weil die 740 Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils Moorburg von der planerischen Konzeption des Hafengebiets betroffen sind. Gemeinsam mit verschiedenen Hamburger Behörden und Organisationen setzt sich die HPA im Gesprächskreis für einen gemeinschaftlichen Dialog mit den Bewohnerinnen und Bewohnern ein.

International engagiert

Die HPA engagiert sich seit vielen Jahren unter anderem in der International Association of Ports and Harbors (IAPH) und entsendet Vertreterinnen und Vertreter in verschiedene Komitees. In seiner Funktion als Vizepräsident für die Regionen Europa und Afrika hat Jens Meier, der Vorsitzende der Geschäftsführung der HPA, relevante Stakeholder aus anderen Häfen in verschiedenen Fachforen und Netzwerktreffen zusammengebracht, um vor dem Hintergrund einer komplexen geopolitischen Lage, des

fortschreitenden Klimawandels und des wachsenden Bedarfs an Cybersicherheit Lösungsansätze zu diskutieren. Im Berichtszeitraum hat sich die IAPH mit chainPORT zusammengeschlossen, um ein gemeinsames Projekt zur digitalen Hafeninfrastruktur zu starten. chainPORT ist eine von der HPA mitinitiierte internationale Partnerschaft zwischen weltweit führenden Häfen mit dem Ziel, die Widerstandsfähigkeit der Logistikketten in Häfen durch Kooperation und Koordination mit allen relevanten Stakeholdern zu verbessern.

Innovativ engagiert

Die HPA sucht ständig nach neuen Kooperationsmöglichkeiten, um wichtige Projekte voranzutreiben. Ein Beispiel ist die Sanierung der Kattwykbrücke im Hamburger Hafen. Um die alte Kattwykbrücke nach der Freigabe der Neuen Bahnbrücke Kattwyk für den Bahnverkehr ausschließlich als Straßenbrücke nutzen zu können, wurde diese während der Sperrzeit umfassend saniert und umgebaut. Unter anderem wurden der Stahlbau der Brücke ertüchtigt und die gesamte Antriebsanlage erneuert. Zudem wurde die Brückensteuerung in das Betriebsgebäude der Neuen Bahnbrücke Kattwyk verlegt und der Straßenzug „Kattwykdamm“ verkehrstechnisch optimiert. Um die Sanierung effizient durchzuführen, setzte die HPA als erster öffentlicher Auftraggeber auf eine integrierte Projektallianz. Alle Beteiligten (Planung, Bauausführung, Ingenieurbau, Verkehrswegebau, Elektrotechnik) bildeten ein Team und schlossen einen gemeinsamen Allianzvertrag im Sinne des „Best-for-Project“-Gedankens ab. Die Zusammenarbeit führte zu einer besseren Termintreue, reibungsloseren Bauausführung und Kostenstabilität ohne Nachträge.



RESILIENZ

In Zeiten vielfältiger Disruptionen wie Kriege, geopolitische Unsicherheiten, Pandemien und Ressourcenverteuerung ist die Fähigkeit, wichtige Funktionen trotz unerwarteter äußerer Einflüsse aufrechtzuerhalten, über eine Bewältigungs- bzw. Lernfähigkeit (technisch, organisatorisch) zu verfügen und sich in Phasen des Wandels schnell anzupassen, von existenzieller Bedeutung.

Bei den Einwirkungen mit disruptivem Potenzial, denen die HPA ausgesetzt ist, handelt es sich um Herausforderungen mit Geschäftsrelevanz und auch bekannten Aufgaben, die noch nicht operationalisiert werden konnten. Bereits identifizierte Einwirkungen, die in den folgenden Kapiteln dieses Berichtes genannt werden, können in vier Bereiche eingeordnet werden:

- **Unternehmerisch:** Klimawandelfolgen, Pandemien, Fachkräftemangel, Digitalisierung, Wandel der Arbeitswelt, Strukturwandel, Cyberangriffe
- **Finanziell:** Ressourcenverknappung und -verteuerung, Lieferengpässe, Nachfragerisiken, Stranded Assets¹, Risiken bei der Versorgungssicherheit, veränderte Geschäftsmodelle der Mieter, intransparente Lieferketten, Schiffsgrößenentwicklung
- **Regulatorisch:** EU-Taxonomie, EU Green Deal, Klimaschutzgesetze, Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG), HCGK, DNK, Hamburger Stadtwirtschaftsstrategie

- **Politisch:** Handelsbarrieren, geopolitische Spannungen, Abschottung, globales Wirtschaften, Dekarbonisierung

Solche Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und zu steuern, ist Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Ziele und Aufgaben der HPA. Compliance, Risikomanagement und zukünftig das Business Continuity Management bilden dabei die wesentlichen Pfeiler. Unter Berücksichtigung von Umfeldanalysen und im engen Austausch mit der Abteilung Strategie und dem Controlling werden Entwicklungen wie bspw. die Energiepreiskrise im Jahr 2022 als HPA-relevant eingestuft, hinsichtlich möglicher Auswirkungen analysiert und entsprechende Anpassungsstrategien entwickelt.

Risiken und Chancen, die sich aus den wesentlichen Themen der HPA und den beschriebenen Auswirkungen ergeben, werden als Querschnittsthemen im Risikomanagement erfasst und im Rahmen der bestehenden Risikokategorien integriert. Die zunehmende Bedeutung auch nicht-finanzieller Auswirkungen, die höhere Komplexität der Transitionsrisiken sowie der langfristige Betrachtungszeitraum erfordern eine Anpassung des klassischen Risikomanagementsystems. Die HPA hat Ende 2022 mit der schrittweisen Anpassung begonnen und wird diese kontinuierlich fortführen. Dazu gehört auch die Ergänzung weiterer Schwellenwerte und Frühwarnindikatoren, um Bedrohungen frühzeitig zu erkennen und Krisen vorzubeugen.

Um die Resilienz des Gesamtsystems zu erhöhen, entwickelt die HPA präventive Maßnahmen und optimiert reaktive Maßnahmen, um mögliche Ausfälle zumindest teilweise kompensieren und deren Auswirkungen abmildern zu können. Die HPA verfügt bereits über zahlreiche Präventionsinstrumente wie interne Richtlinien, Verhaltenskodizes und Schulungen beispielsweise zur Korruptionsprävention und Energieeffizienz. Die Wirksamkeit wird teilweise durch interne Audits überprüft, zudem wird das Risikomanagementsystem hinsichtlich der systematischen Erfassung und Überprüfbarkeit der Maßnahmenwirksamkeit weiterentwickelt.

Die letzten Jahre waren geprägt von politischen Unsicherheiten, Klimawandelfolgen, Lieferkettenunterbrechungen und anderen Ereignissen wie Preissteigerungen und der Corona-Pandemie. Dies hat auch die Arbeit der HPA geprägt und das Krisenmanagement in den Fokus gerückt. Ziel: Die HPA muss jederzeit handlungsfähig bleiben. Vor diesem Hintergrund werden in den folgenden Abschnitten die ergriffenen Maßnahmen zu den besonders vulnerablen Themen Schutz vor Cyberangriffen, Pandemien und die Widerstandsfähigkeit von Infrastrukturen dargestellt.

Krisenmanagement: Datenschutz und Datensicherheit

Die HPA ist eine Einrichtung mit systemrelevanter Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen und damit ein Unternehmen mit kritischer Infrastruktur. Das Sicherheitsmanagementsystem erfüllt das IT-Sicherheitsgesetz, das Gesetz des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSIG) und die BSI-Kritisverordnung sowie weitere internationale Anforderungen wie die europäische Richtlinie zur Gewährleistung einer hohen Netzwerk- und Informationssicherheit (NIS-Richtlinie).

¹ Vermögenswerte, die dauerhaft von Wertverlusten bis hin zum Totalverlust gekennzeichnet sind, werden Stranded Assets – gestrandet – genannt. Ursache können die unmittelbaren Folgen des Klimawandels sein wie der steigende Meeresspiegel.

Die HPA nutzt ein eigenes Glasfasernetz, das aus Gründen der Ausfallsicherheit als Ringstruktur aufgebaut ist. Die Verfügbarkeit liegt bei nahezu 100 Prozent und alle relevanten Prozesse und Daten sind in zwei räumlich getrennten Rechenzentren gespeichert. Externe Cloud-Technologien erhöhen die Flexibilität der Serverleistung und steigern die Energieeffizienz.

Gezielte Cyber-Security-Maßnahmen erkennen Schwachstellen frühzeitig. Von der HPA durchgeführte interne Audits und Penetrationstests sichern digitale Technologien ab. Ziel der HPA ist es, die Resilienz der IT-Systeme gegenüber Cyberattacken zu erhöhen und eine hohe Ausfallsicherheit zu gewährleisten. Die HPA verfügt bereits über eine nahezu 100-prozentige Ausfallsicherheit und Konnektivität.

Beim Einsatz der IT werden hohe Standards angewendet, um das geistige Eigentum der HPA und ihrer Kundinnen und Kunden vor Diebstahl, Verlust, unbefugter Weitergabe, rechtswidrigem Zugriff oder Missbrauch zu schützen. Das HPA-eigene Security Operations Center (SOC) ermöglicht eine weitere Detaillierung der angewandten Maßnahmen.

Krisenmanagement: Pandemie

Die weltweite Corona-Pandemie hatte das Potenzial, auch im Hamburger Hafen und bei der HPA die Bereitstellung und den Betrieb kritischer Infrastrukturen zu stören und zu schwächen. Oberstes Ziel der HPA war es daher, die Lieferketten durch den Hamburger Hafen und damit u. a. die Versorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern sowie den Betrieb der Hafenvirtschaft jederzeit zu gewährleisten. Die wirksamsten Maßnahmen, wie mobiles Arbeiten in bisher unbekanntem Umfang, der Ausbau digitaler Arbeitsformen, die Schulung von internen Testpersonen, mehrfache Impfaktionen, Kontaktvermeidungsregeln, die Bereitstellung von Schutzausrüstungen und die Schulung von Führungskräften zum Thema „Führen auf Distanz“, waren für das Sicherheitsgefühl der Beschäftigten und die Akzeptanz von entscheidender Bedeutung.

Trotz vielfältiger Infektionen in der Belegschaft (Schwerpunkt 2022) konnte im Ergebnis der Ausfall von kritischen Infrastrukturen im Hamburger Hafen und des Unternehmensbetriebes der HPA verhindert werden.

Krisenmanagement: Erhaltungsmanagement

Die HPA behält Faktoren im Blick, die disruptiv auf die Widerstandsfähigkeit der Infrastruktur und des Verkehrsmanagements wirken. Dies sind vor allem Klimawandel, Fachkräftemangel, Schiffsgrößenentwicklung, Pandemien, Ressourcenverknappung und -verteuerung sowie Auswirkungen durch die Digitalisierung. Durch die Entwicklung von Krisenbewältigungsmechanismen stärkt die HPA ihre Handlungsfähigkeit in diesen Feldern, um frühzeitig auf veränderte Bedingungen reagieren zu können.

Die Sicherheit, Dauerhaftigkeit und Verfügbarkeit der Hafeninfrastrukturen sind durch eine an das jeweilige Bauwerk angepasste Instandhaltungsstrategie kontinuierlich gewährleistet. Instandhaltungstaus sollen vermieden werden. Das Alter der Bauwerke und veränderte Belastungen erfordern frühzeitige und zielgerichtete Investitionen in den Substanz- und Werterhalt. Dabei ist eine langfristige Prognose der Erhaltungsmaßnahmen für die Wirtschaftsplanung unerlässlich. Das Erhaltungsmanagement orientiert sich am Leitfaden der FHH für ein systematisches Vorgehen, das den Werterhalt sichert und eine Verlängerung der Nutzungsdauer vorsieht.

Ziel: Die Bauwerke sollen sich in einem guten mittleren Zustand 2,0 – 2,4 befinden und die Anzahl ausfallgefährdeter Bauwerke mit einer Zustandsnote $\geq 3,5$ soll möglichst gering sein.

Zur Ermittlung der jeweiligen Zustände wird folgendes Bewertungssystem verwendet:

- Note $\leq 1,5$: Basiswert nach Herstellung
- Note 1,5 – 3,49: kein spezieller Beobachtungsbedarf
- Warnwert $\geq 3,5$: Beobachtungsbedarf, gegebenenfalls Handlungsbedarf
- Schwellenwert $\geq 4,5$: Einzelprüfung erforderlich, sofortiger Handlungsbedarf ist angezeigt

Die Note setzt sich zusammen aus dem nutzungsorientierten Wert, der die Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit der Fahrbahn beschreibt, und dem substanzorientierten Wert, der für die vorhandene Qualität der baulichen Substanz darstellt. Die Betrachtung erfolgt regelmäßig über den gesamten Lebenszyklus und berücksichtigt Aspekte wie den Abnutzungsgrad, Witterungseinflüsse, Alter, Material und Beanspruchung.

Keines der relevanten Bauwerke weist einen Zustand $\geq 4,5$ und nur wenige $\geq 3,5$ auf (die Messergebnisse finden sich im Detail im Kapitel „Infrastruktur“).

Krisenmanagement: Organisatorische Konsequenz

Die für die HPA relevanten disruptiven Faktoren weisen einen hohen Diversitätsgrad auf. Sie reichen von Naturkatastrophen und Extremwetterereignissen über politische Krisen bis hin zu Terrorismus und Cyberkriminalität. Die HPA ist sich dessen und der daraus resultierenden Notwendigkeit bewusst, sich den Bedrohungslagen entsprechend organisatorisch aufzustellen. Aus diesem Grund wird das Krisenmanagement neu und zukunftsfähig ausgerichtet, sodass alle Krisenszenarien von einer zentralen und gut vernetzten Stelle aus bewältigt werden können.

GOVERNANCE UND COMPLIANCE

Führungsstruktur und Steuerung

Die Organisationsstruktur der HPA ist darauf ausgelegt, schnell und flexibel auf die Anforderungen ihrer Kundinnen und Kunden, des Marktes und der Politik reagieren zu können. Mit dem etablierten Risiko- und Chancenmanagementsystem (RCM) verfügt die HPA über ein Überwachungsinstrument, das externe und interne Entwicklungen und Trends frühzeitig erkennt. So kann die HPA bei Bedarf rechtzeitig gegensteuern.

Grundlage für eine effiziente Unternehmenssteuerung sind Ziele, Leitlinien, Managementsysteme und ein Berichtswesen zur Fortschrittsmessung. Folgende Systeme sind etabliert und gewährleisten eine kontinuierliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit der HPA:

- Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement
- Energiemanagement
- Risiko- und Chancenmanagement
- Sicherheitsmanagement der Informationstechnik
- Compliance-Managementsystem (CMS)

Die Geschäftsführung besteht aus zwei männlichen Mitgliedern.

Führungsebene im Ausschnitt des Organigramms (Stand 2022)





Compliance

Das Vertrauen von Kundinnen und Kunden sowie Stakeholdern in die HPA ist entscheidend für den langfristigen Erfolg des Unternehmens und des Hafens. Ein wichtiges Ziel ist es daher, die Glaubwürdigkeit der HPA durch integrires und regelkonformes Handeln zu erhalten und zu stärken. Die Grundlage hierfür ist unter anderem der Nachhaltigkeitskodex, der auch Bestandteil des verbindlichen Regelwerks des Konzerns ist. Alle Mitarbeitenden müssen jährlich schriftlich bestätigen, dass sie die darin enthaltenen Regelungen zur Kenntnis genommen haben. Dies gilt ebenso für Lieferantinnen und Lieferanten.

Aufbau zentraler Compliance-Strukturen

Um ein rechtskonformes Verhalten aller Mitarbeitenden sicherzustellen, braucht es die Verankerung von Compliance auf sämtlichen Ebenen des Unternehmens. Im Jahr 2021 hat die HPA ein zentrales Compliance-Managementsystem eingeführt und eine Compliance-Management-Beauftragte (CMB) benannt, um ein rechtskonformes Verhalten des Unternehmens, seiner Organmitglieder, Führungskräfte und Beschäftigten sicherzustellen. Zusätzlich befindet sich ein umfassendes konzernweites Rechtskataster im Aufbau. Aufgrund des breiten Aufgabenspektrums der HPA wird das zentrale CMS durch einen Compliance-Ausschuss ergänzt, in dem alle dezentralen Compliance-Verantwortlichen vertreten sind und der als Plattform für den kontinuierlichen Informationsaustausch und die unternehmensweite Abstimmung von Compliance-Themen dient. Compliance-Verstöße können zu erheblichen Vermögensschäden und in der Folge zu Reputationsschäden führen. Mögliche Compliance-Verstöße können einem externen Ombudsmann gemeldet werden.

Korruptionsprävention

Bei der HPA existiert seit vielen Jahren ein direkt bei der Geschäftsführung angesiedelter Prozess zur Korruptionsprävention. Kernelemente sind ein Korruptionskataster, die Klassifizierung besonders korruptionsgefährdeter Tätigkeiten und ein Korruptionspräventionsausschuss. Alle Mitarbeitenden werden regelmäßig durch Schulungen und Richtlinien zur Korruptionsprävention sensibilisiert. Für Hinweise auf Verdachtsfälle sind eine interne Antikorruptionsstelle und ein Ombudsmann eingerichtet. Verdachtsfälle werden ad-hoc durch die interne Revision geprüft.

Die Schulungen umfassen unter anderem die HPA-Richtlinie zur Korruptionsprävention und den Nachhaltigkeitskodex für Beschäftigte. In den Jahren 2021 und 2022 fanden jeweils ganztägige Schulungen für alle neu eingestellten Mitarbeitenden statt. Jährliche Wiederholungsschulungen für alle Mitarbeitenden erfolgen über E-Learning-Module. Im Berichtszeitraum wurden Hinweise auf Korruptionsverdacht verfolgt und entsprechend den etablierten Prozessen geklärt – es haben sich keine Fälle bestätigt.

VERANTWORTUNGSVOLLE BESCHAFFUNG

Im Berichtszeitraum wurden Bau-, Liefer- und Dienstleistungen im Wert von 327 Millionen Euro vergeben. Der größte Teil davon entfällt auf Bauleistungen der Wertschöpfungsstufe „Infrastruktur- und Anlagenentwicklung“.

Die Anwendung des öffentlichen Vergaberechts ist für öffentliche Auftraggebende bindend. Als Orientierungshilfe für nachhaltige Ausschreibungskriterien dient der Leitfaden für umweltverträgliche Beschaffung der FHH. Dieser wird für verbindlich erklärt. Zusätzlich wird eine Beschaffungsrichtlinie für nachhaltige Einkaufspraktiken mit sozialen und ökologischen Kriterien erarbeitet und eingeführt. Ziel ist es, bis 2030 50 Prozent des Auftragsvolumens nach nachhaltigen Kriterien bis 2030 zu beschaffen.

Eine Bevorzugung lokaler Lieferunternehmen ist aufgrund des öffentlichen Vergaberechts nicht direkt möglich. Im Rahmen der vergaberechtlichen Bedingungen werden nachhaltige Aspekte, wie die THG-Emissionen der Lieferkette von Produkten und Dienstleistungen, bei Ausschreibungen berücksichtigt. 2022 lag der Anteil an Ausgaben für lokale Lieferantinnen und Lieferanten aus der Metropolregion Hamburg bei 62 Prozent. Der Bestellwert von internationalen (ohne Europa) Lieferantinnen und Lieferanten beträgt lediglich 0,03 Prozent.

Lieferantenmanagementsystem

2020 hat die HPA ein Lieferantenmanagementsystem eingeführt, das auf die Besonderheiten der HPA als öffentliche Sektorenauftraggeberin ausgerichtet ist.

Lieferantinnen und Lieferanten erbringen wichtige Vorleistungen, damit Anbieterinnen und Anbieter ihren Kundinnen und Kunden innovative und wettbewerbsfähige Güter und Dienstleistungen zur Verfügung stellen können. Mithilfe des Lieferantenmanagements kann der Einkauf die Beschaffung von qualitativ hochwertigen Gütern und Dienstleistungen gewährleisten. Zudem ist es möglich, eine nachhaltige Optimierung der Leistung der Lieferanten sicherzustellen und perspektivisch auch die Lieferkette in den Blick zu nehmen. 2022 verzeichnete die HPA 2.288 Lieferantinnen und Lieferanten. Durch die systemische Umstellung erfolgte eine Konsolidierung, sodass sich die Anzahl etwas reduziert hat.

Das Lieferantenmanagementsystem dient im Kern dazu, die passenden zuzuliefernden Unternehmen zu identifizieren, sie kontinuierlich hinsichtlich ihrer Leistung zu bewerten und zu entwickeln sowie auf eine potenzielle weitere Zusammenarbeit hin zu überprüfen. Gerade in Krisenzeiten wird es immer wichtiger, auf mehrere Lieferunternehmen zugreifen zu können.

Maßgebliche Ziele des Lieferantenmanagementsystems sind:

- Transparenz bezüglich Leistungen der Dienstleistenden
- Steigerung der Qualität der Leistungserbringung bzw. Reduzierung von Schlechtleistungen
- Steigerung der Arbeitseffizienz
- Übertragung von Wissen
- Entwicklung von Partnerschaften

Der *Kodex für Lieferbeziehungen* wurde 2020 formuliert und stellt sicher, dass internationale Standards und Richtlinien eingehalten werden. Dazu zählen die Prinzipien der Corporate Governance und die Menschenrechtscharta der Vereinten Nationen, die Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), die Richtlinien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) sowie ISO-Normen. Mit den Lieferantinnen und Lieferanten werden faire, verantwortungsvolle, auf gegenseitigem Vertrauen beruhende Beziehungen gepflegt. Unter Lieferbeziehungen werden alle Vertragsparteien verstanden, die im Rahmen von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren tätig werden, sei es im Bau-, Ingenieur-, Dienstleistungs- oder Liefervertrag bzw. in sonstigen Verträgen. Mit der Registrierung für bestimmte Warengruppen oder mit der Abgabe eines Angebotes bekennen sich die Vertragsparteien zu den Werten des Kodex und verpflichten sich zu deren Einhaltung. Dies gilt auch für Nachunternehmern beziehungsweise weitere Parteien in der Lieferkette. Seit 2021 gab es keinen Hinweis, dass die bestätigten Anforderungen nicht eingehalten wurden.

Das LkSG gilt ab dem 01.01.2024 für die HPA und ihre Tochterunternehmen. Es zielt auf den Schutz von Menschenrechten und bestimmten Umweltrechten ab. Hierfür teilen sich die Bereiche Compliance und der Zentrale Einkauf die Zuständigkeiten. Der Bereich Compliance ist verantwortlich für die Umsetzung des Beschwerdeverfahrens. Dokumentation und Eingliederung des Risikomanagements des LkSG in das HPA Risikomanagementsystem, so dass hierüber interne Risikoanalysen und regelmäßige sowie anlassbezogene Risikoanalysen der Lieferantinnen und Lieferanten durchgeführt werden können. Ab 2024 wird die Wertschöpfungskette der HPA jährlich auf Menschenrechtsverletzungen überprüft. Hierfür werden 2024 eine Grundsatzklärung, Präventions- und Abhilfemaßnahmen sowie eine Berichterstattung entwickelt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG – INNOVATIV UND DIGITAL

Die HPA versteht die digitale Transformation als Chance für ihre Zukunftsfähigkeit. Zielgerichtete Innovationen verfügen über ein enormes Nachhaltigkeitspotenzial und können der nachhaltigen Entwicklung der HPA und ihrer Wertschöpfungsketten dienen. Nicht zuletzt kann sich die HPA durch Digitalisierungsprojekte als attraktiver Arbeitgeber positionieren, eine Innovationsführerschaft im maritimen und logistischen Sektor in spezifischen und grünen Technologiebereichen anstreben und ihr Wissen darüber teilen. Das Ziel ist es, digitale Prototypen für nachhaltige Produkte zu entwickeln. Dazu wurde ein Leitfaden zur Produktentwicklung etabliert, der die agile Produktentwicklung sowie das Produktportfolio nach klaren Prozessen, Quality Gates und Strukturen zielgerichtet steuert.

SmartWindow: Ein digitales Fenster für Schiffe liefert Informationen in ein reales, individuelles Sichtfeld und hilft so, alle relevanten Informationen z. B. von der Kommandobrücke in Sekundenschnelle sichtbar zu machen und die Sicherheit zu erhöhen. Die Augmented-Reality-Lösung (AR) ist besonders attraktiv und begeistert Menschen, weil ohne Brille freie Bewegungsmöglichkeiten bestehen bleiben und der Prototyp über den maritimen Bereich hinaus multiplizierbar ist.

Derzeit wird die Entwicklung von zwei Anwendungsfällen verfolgt:

1. Die Anwendbarkeit wird auf einem Schiff der HPA getestet. Durch die Geschäftsfeldentwicklung in Kooperation mit einem im Hamburger Hafen ansässigen Schiffsfensterbauer, der Hightech-Schiffsfenster und druckdichte Fenster gegen Wellenschlag baut, ist sichergestellt, dass alle relevanten regulatorischen Vorschriften berücksichtigt werden.
2. Gemeinsam mit dem Tochterunternehmen CGH wird die neue Anwendung einer „Digital-out-of-Home“-Lösung (DooH) mit dem SmartWindow erprobt. Relevante Zusatzinformationen im On- bzw. Offboarding-Prozess der Kreuzfahrtpassagiere, Neuigkeiten aber auch Sponsoring- und Werbeinhalte können Gästen am Kreuzfahrtterminal Cruise Center Steinwerder zur Verfügung gestellt werden.

homePORT – Reallabor und Testfeld für Innovationen

homePORT ist ein Innovationscampus im Herzen des Hamburger Hafens. Er bietet Hafenakteurinnen und -akteuren, Wissenschaft, Technologieunternehmen und Start-ups einen Freiraum zum Ausprobieren, Experimentieren und zur Zusammenarbeit mit Akteurinnen und Akteuren aus dem logistischen und maritimen Umfeld. homePORT schafft die Möglichkeit, Produktinnovationen zu entwickeln und unter realen Bedingungen zu testen, um die maritime Hafenwirtschaft der Zukunft zu gestalten. Als Drehscheibe für kreative Ideen schafft homePORT einen standardisierten Zugang über definierte Ansprechpartner zu Testfeldern: zu Land, zu Wasser und in der Luft. Darüber hinaus adressiert homePORT mit dem Projekt „Connected River“ den Aufbau eines Multi-Stakeholder-Ökosystems entlang der Wasserstraßen und trägt zur Vernetzung der verschiedenen Akteure im Hafen bei. Damit wird die Kommunikation rund um Innovationen im Hamburger Hafen gefördert und für teilnehmende Akteure die Möglichkeit geschaffen, sich zielgerichtet an nutzenstiftenden Projektvorhaben zu beteiligen.

Effizienzsteigerung durch Innovation und erfolgreiche Kooperation wird weitere Akteurinnen und Akteure motivieren, sich dem Innovationskonzept der homePORT Innovations-Community anzuschließen.

Innovative Forschungs- und Fördervorhaben

Durch vernetzte und intelligente Sensoren und Roboter, durch die digitale Vernetzung von Geräten oder die Automatisierung von Abläufen sollen innerbetriebliche und hafenlogistische Prozesse überwacht und verbessert werden. Die enge Zusammenarbeit mit Hochschulen und Universitäten sowie Unternehmen, Start-ups oder Innovationshubs erhöht den Realisierungsgrad der Projekte.

Durch die kontinuierliche Akquise von Forschungsprojekten ist die HPA in vielen Bereichen ein First Mover. Dies ermöglicht den frühzeitigen Einsatz neuer Technologien.

Im Forschungsprojekt Risk-Aware Automated Port Inspection Drones (RAPID) wird beispielsweise untersucht, wie Flugdrohnen und Künstliche Intelligenz (KI) eingesetzt werden können, um das Infrastrukturmanagement zu verbessern und die Beschäftigten zu entlasten. Auch in Zukunft sollen Technologien verstärkt eingesetzt werden, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken und die Arbeit der Beschäftigten zu erleichtern. Dies bezieht sich sowohl auf die Arbeit – Drohnen können z. B. gefährliche Arbeiten übernehmen – als auch auf die Menge.

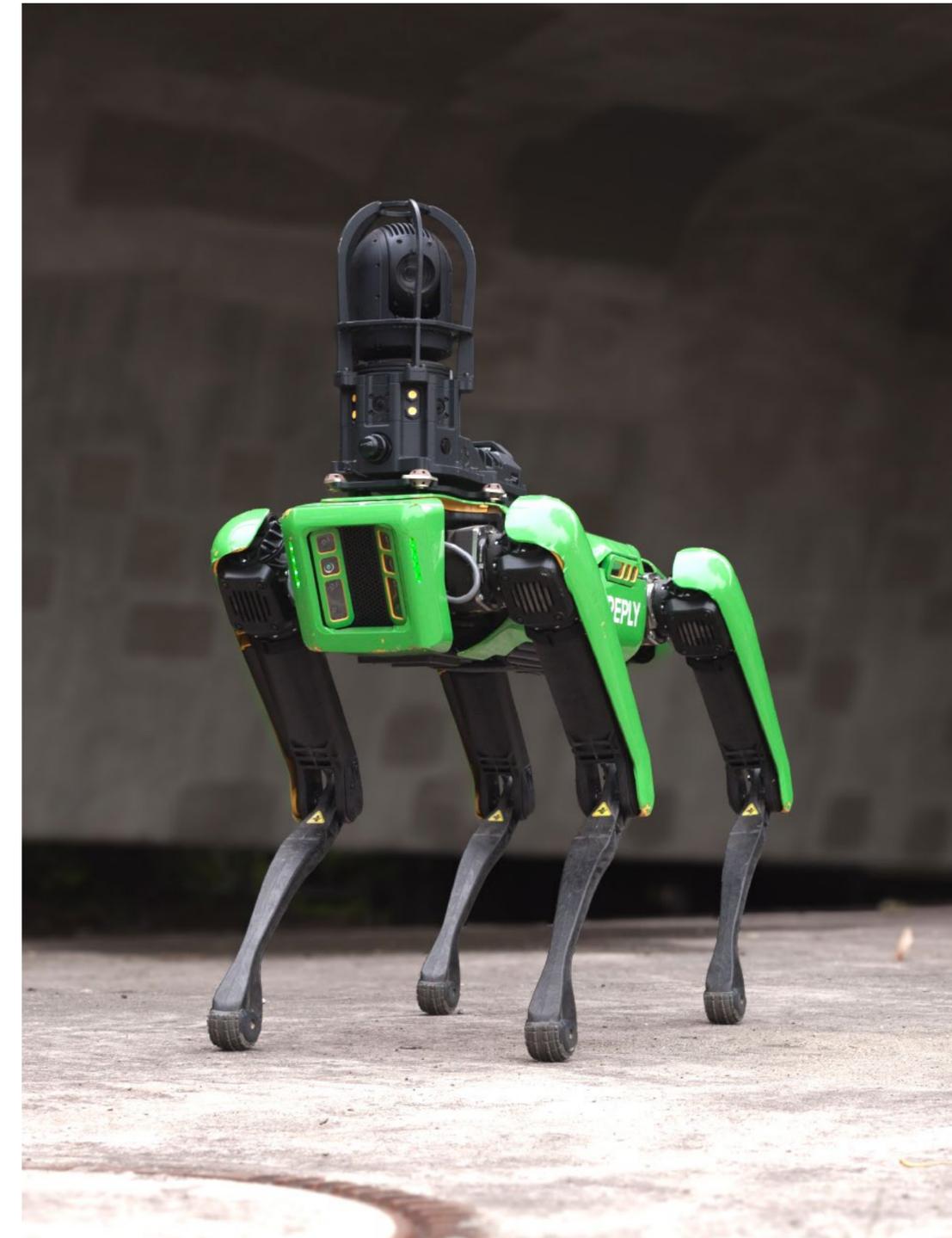
Einsatz von KI

Die HPA testet derzeit den Einsatz sogenannter Roboterhunde, um zu untersuchen, ob KI und Sensoren Schäden an der Infrastruktur (z. B. Brücken) erkennen können. So könnten Bauwerksprüfer bei ihren Inspektionen unterstützt werden. Ziel ist es, gefährliche Arbeiten zu automatisieren und dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Digital und nachhaltig planen mit Building Information Modeling (BIM)

Mit dem Ziel, das Management nicht nur mit physischen, sondern auch mit virtuellen Infrastruktursystemen zu unterstützen, erweitert die HPA ihr Leistungsportfolio um digitale Angebote. Mit der digitalen BIM Methode wird es möglich, den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes, Bauwerks oder einer Infrastruktur zu betrachten – von der Entwicklung über die Planung, Realisierung und Nutzung bis hin zum Abriss. Im virtuellen Abbild des Bauwerks (= Digitaler Zwilling) und seiner Nutzung werden alle relevanten Daten und Informationen erfasst, verwaltet und zwischen den Projektbeteiligten ausgetauscht. Der Einsatz von BIM minimiert somit Risiken in der Bauausführung und schafft eine deutlich höhere Termin- und Kostenstabilität im Vergleich zur konventionellen Planung. Perspektivisch leistet BIM einen wichtigen Beitrag zum nachhaltigen Bauen bei der HPA. Bei einer konsequenten Einführung dieser Methode ermöglicht der digitale Zwilling des Bauwerks bereits in frühen Planungsphasen eine Analyse der nachhaltigen Auswirkungen. So kann beispielsweise der THG Fußabdruck von Bauwerken bei der Erstellung und auch im Betrieb modellbasiert ermittelt werden. Weitere Beispiele für nachhaltiges Bauen mit Fokus auf den gesamten Lebenszyklus – von der Planung bis zum Rückbau sind die Simulation des Rückbaus und die Bewertung der Wiederverwendung von Baustoffen vorab am digitalen Zwilling. Im Jahr 2023 wird erstmals die Pilotierung einer Ökobilanz mit BIM-Methode an einem Infrastrukturbauwerk in der frühen Planungsphase gestartet. Ziel ist es, die Kopplung des BIM-Modells mit der Online-Datenbank ÖKOBAUDAT, die Ökobilanz-Datensätze zu Baumaterialien und -prozessen zur Verfügung stellt, zu testen, um perspektivisch effiziente digitale Werkzeuge für eine standardisierte und digitale Nachhaltigkeitsbewertung bei der HPA zu implementieren.

Roboterhund Spot im Einsatz bei der Bauwerksinspektion der Köhlbrandbrücke



| ZIEL | ZEIT-ZIEL | KENNZAHL | EINHEIT | 2020 | 2021 | 2022 | MASSAHMEN |
|--|-----------|---|---------|------|-------|-------|---|
| Der Kodex Lieferbeziehungen und der Nachhaltigkeitskodex der HPA werden von 100% unserer Lieferantinnen und Lieferanten gezeichnet und eingehalten. | 2030 | Lieferantinnen und Lieferanten, die die Kodizes anerkannt haben | % | 100 | 100 | 100 | <ul style="list-style-type: none"> • Lieferantenmanagementsystem • Kodex Lieferbeziehungen • Nachhaltigkeitskodex <ul style="list-style-type: none"> • Beschreibung der wichtigsten Geschäftsakteurinnen und -akteure • Offenlegung der wichtigsten Wertschöpfungsketten |
| Korruption wird nicht geduldet. Ziel: 0 Vorfälle | laufend | gemeldete Korruptionsfälle | Anzahl | 0 | 0 | 0 | <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Antikorruptionsschulungen <ul style="list-style-type: none"> • Antikorruptionsgremium |
| Bedrohungen der IT-Systeme sollen frühzeitig erkannt und abgewehrt werden. Die Verfügbarkeit soll auf über 99,5% gehalten werden. | laufend | Verfügbarkeit IT-Systeme | % | - | 99,81 | 99,75 | <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Security Operation Center (SOC) |
| Wir fördern Kooperation und Innovation mit Hafenaakteurinnen und -akteuren. | jährlich | Veranstaltungen | Anzahl | 0 | 5 | 34 | <ul style="list-style-type: none"> • Etablierung homePORT als Innovationscommunitybuilder |
| | | Follower | Anzahl | 100 | 450 | 930 | |
| Wir reduzieren den Ressourcenverbrauch durch digitale Lösungen. | jährlich | Hafenaakteurinnen und -akteuren | Anzahl | 0 | 11 | 18 | <ul style="list-style-type: none"> • BIM und digitale Zwillinge als Werkzeuge etablieren <ul style="list-style-type: none"> • LCA integrieren |
| | | Anwendungen | Anzahl | 3 | 7 | 13 | |
| Wir entwickeln innovative grüne Dienstleistungen und Produkte. | jährlich | Prototypen | Anzahl | 1 | 3 | 4 | <ul style="list-style-type: none"> • Prozessentwicklung vom Prototyp zum Produkt <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsaufbau „Drone-as-a-service“ |

03

Werte und Menschen

WANDEL DER ARBEITSWELT | GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN | ARBEITSSICHERHEIT

SELBSTVERPFLICHTUNG WESENTLICHES THEMA:
ATTRAKTIVER ARBEITGEBER

→ Wir schärfen unser Profil als attraktiver Arbeitgeber. Dabei fördern wir die persönliche Entwicklung unserer Mitarbeitenden unabhängig von Herkunft, Religion und Geschlecht sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Die physische, psychische und soziale Gesundheit unserer Mitarbeitenden liegt uns am Herzen.

BEITRÄGE ZU DEN SDG



WANDEL DER ARBEITSWELT

Die große Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft stellt die Unternehmen vor besondere Herausforderungen. Die Krisen der letzten Jahre haben diese Entwicklungen noch beschleunigt. Der demographische Wandel und der daraus resultierende Fachkräftemangel, die Digitalisierung und der damit einhergehende zunehmende Einsatz von KI führen zu einem rasanten Wandel in der Arbeitswelt.

Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, benötigt die HPA gut ausgebildete und motivierte Mitarbeitende. Dabei steht die HPA in einem starken Wettbewerb mit anderen Unternehmen um die besten Fachkräfte.

Junge Menschen legen zunehmend Wert darauf, bei einem Arbeitgeber zu arbeiten, der sich einer sozial-ökologischen Ausrichtung verpflichtet fühlt und bei dem sie eine sinnstiftende Tätigkeit ausüben können. Hier kann die HPA als gemeinwohlorientierter Arbeitgeber mit einem innovativen Arbeitsumfeld punkten.

Der Generationenwechsel führt auch innerhalb der HPA zu großen Veränderungen. Mit der Generation Z kommen junge Menschen ins Unternehmen, die teilweise andere Ansprüche an Führung, Qualifizierungsmöglichkeiten, Aufgaben und Inhalte haben als die sogenannten „Babyboomer“. Dieser Generationenwechsel erfordert auf vielen Ebenen ein Umdenken und eine aktive Gestaltung des Transformationsprozesses.

Entwicklung von Mitarbeitenden

Für Beschäftigte gibt es ein breites Angebot an internen Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten. Es werden verschiedene Präsenzformate, Live-Online-Trainings und E-Learnings angeboten. Durch die unterschiedlichen Formate können die Beschäftigten, die für sie passende Lernform wählen. Neben dem aktuellen Schwerpunktthema Personal Branding stehen Themen rund um die Digitalisierung (Digital Mindset, Remote Work, Agilität, KI), im Fokus.

Um die Internationalisierung der HPA weiter voranzutreiben, werden Austauschprogramme (PortExchange) mit anderen Häfen angeboten. Der Blick über den Tellerrand, das Lernen von anderen und der Ausbau interkultureller Kompetenzen stehen dabei im Vordergrund. Zukünftig wird es auch ein Austauschprogramm für Auszubildende geben (PortExchange Youngstars).

Führung

Die oben beschriebenen Transformationsprozesse erfordern auch einen Wandel der Führungskultur hin zu einer Führungsphilosophie, die Mitarbeitende ermutigt und inspiriert, lösungsorientiert zu arbeiten und eigene Entscheidungen zum Wohle des Unternehmens zu treffen.

Um diese Veränderung zu unterstützen, werden diverse Formate für Führungskräfte angeboten. Kernelement ist das Führungskräftequalifizierungsprogramm Leading@HPA, das durch weitere Kurzformate (Learning Nuggets) und durch Impulsabende ergänzt wird. In unregelmäßigen Abständen

wird unternehmensweit das Führungsfeedback – eine Beurteilung des Führungshandelns – durch die direkt zugeordneten Mitarbeitenden, die Peer-group und die direkte Führungskraft mittels einer Onlinebefragung durchgeführt. Die Beteiligungsquote betrug im Jahr 2020 86 Prozent. Die Ergebnisse dienen als Basis für die Bewertung der Führungskultur und als Planungsgrundlage für weitere Maßnahmen.

Nachwuchs

Durch Einrichtung des Aus- und Weiterbildungscampus unter einem Dach wird die Nachwuchsarbeit weiter professionalisiert. Neben der Ausbildung in technisch-gewerblichen Berufen wurde auch die Ausbildung von kaufmännischen Berufen weiter ausgebaut. Ergänzt wird die Nachwuchsarbeit durch die Ausbildung von Dualstudierenden und Trainees. Für Nachwuchskräfte gibt es spezielle Programme, die auf die Weiterentwicklung der Soft Skills der Auszubildenden abzielen.

Recruiting

Um die notwendigen Fach- und Nachwuchskräfte für die HPA zu gewinnen, werden die Social Media Auftritte der HPA intensiviert und professionalisiert. Die vielfältigen Aufgaben und Tätigkeiten der HPA werden damit einer breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht. Flankiert werden diese Maßnahmen durch die Teilnahme an Messen und Recruitingveranstaltungen.



Vielfalt und Inklusion

Für die HPA sind Vielfalt und Inklusion wichtige Anliegen und Grundlage einer verantwortungsvollen Unternehmenskultur und Personalpolitik. Die Vielfalt der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird als Bereicherung und Erfolgsfaktor für die Erfüllung der Aufgaben der HPA gesehen.

Daher wird ein ausgewogenes Verhältnis von Frauen und Männern in der HPA angestrebt. Darüber hinaus legt die HPA großen Wert auf gleiche Entwicklungschancen für alle Geschlechter. Sie ist Mitglied im Unternehmensnetzwerk „Erfolgsfaktor Familie“ des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) und hat die Leitlinien für eine familienbewusste Personalpolitik des Netzwerks unterzeichnet. Zahlreiche Maßnahmen zur Förderung von Vielfalt und Inklusion, darunter Antidiskriminierungs- und Empowerment-Workshops, wurden bereits umgesetzt.

Erste Erfolge dieser Maßnahmen zeigen sich z. B. bei der Tochtergesellschaft Flotte Hamburg: Für die Ausbildung von Hafenschifferinnen und Hafenschiffern konnten mehr junge Menschen gewonnen werden. Parallel hierzu ist die Anzahl der Mitarbeiterinnen um 10 % gestiegen.

In 2024 erfolgt die Evaluation der Maßnahmen aus dem Gleichstellungsplan. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird, gemeinsam mit der Gleichstellungsbeauftragten, ein neuer Gleichstellungsplan aufgestellt und es werden Ziele für die kommenden Jahre festgelegt.

Vergütung und Arbeitszeit

Für die Tarifbeschäftigten der HPA gilt der Tarifvertrag der Arbeitsrechtlichen Vereinigung Hamburg (AVH). Alle Tarifbeschäftigten erhalten gleichermaßen eine betriebliche Altersvorsorge und eine leistungsorientierte Bezahlung. Auf den Wandel der Arbeitswelt reagiert die HPA mit individuellen Arbeitszeitmodellen, darunter Teilzeitmodelle, Fortführung des mobilen Arbeitens nach der Pandemie und Sabbaticals. Dies ermöglicht es den Beschäftigten, Arbeit und Privatleben in Einklang zu bringen.

Mobilität

Mobilität ist nicht nur Grundvoraussetzung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Teilhabe, sondern auch Ausdruck von individueller Freiheit. Durch den Wandel der Arbeitswelt und immer flexibler werdende Arbeitszeitmodelle findet eine zunehmende Entkoppelung von Beruf und Arbeitsort statt, der mit einer Mobilitätswende begegnet wird. Dafür gibt es entsprechend gesunde, attraktive und bezuschusste Mobilitätsangeboten wie das Deutschlandticket, JobRad und zukünftig auch inklusive Verkehrsmittel wie Ridesharing von MOIA sowie E-Bikes als Teil des Fuhrparks.

Gesellschaftliches Engagement

Über ihr Kerngeschäft hinaus engagiert sich die HPA für das Gemeinwesen in Hamburg und hat Beschäftigte im Jahr 2022 für über 600 Stunden freigestellt: Zur ökologischen Aufwertung temporär ungenutzter Hafenumflächen – u. a. Anlegen von Blumenwiesen, NABU-Aktionstagen und Urlaubsvertretungen von Fahrern der Tafel Wilhelmsburg e.V.

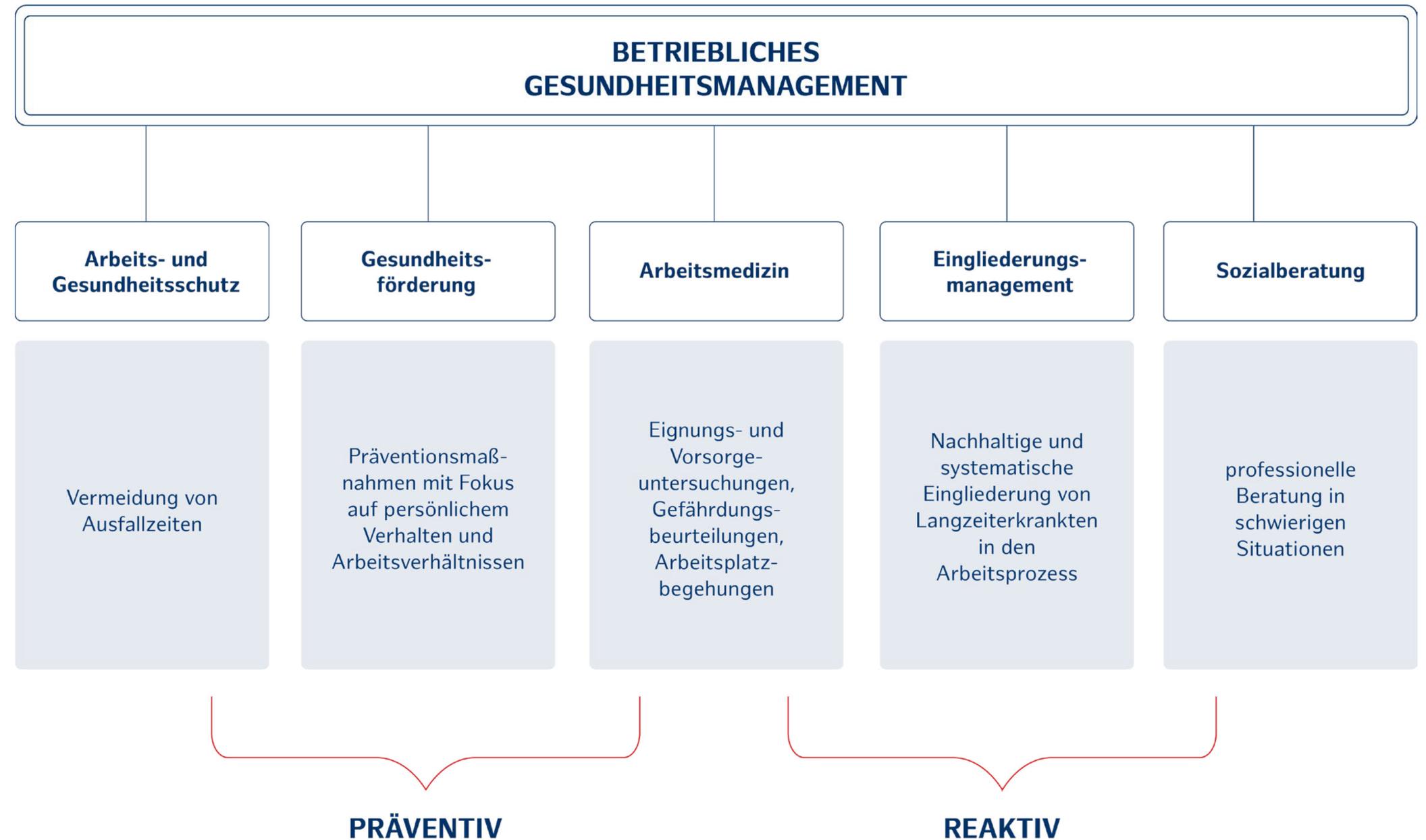
Dank des Engagements der CGH können Reeder nicht mehr benötigte Lebensmittel an die Hamburger Tafel e.V. spenden.

GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN

Für eine Kultur der Nachhaltigkeit und zur Stärkung der Arbeitgeberattraktivität braucht es ein gesundes, positives und inklusives Arbeitsumfeld, in dem das Wohlbefinden der Beschäftigten im Mittelpunkt der Unternehmenspolitik stehen. In Krisenzeiten rücken diese Aspekte noch stärker in den Fokus und werden als wichtiger Bestandteil des täglichen Handelns verstanden. Dabei sind sowohl das individuelle Gesundheitsverhalten als auch die organisatorische Gesundheitskompetenz wichtige Schlüsselfaktoren, um vorhandene Ressourcen zu stärken und Belastungen zu reduzieren.

Hierbei ist es wichtig, dass unterschiedliche Fachdisziplinen und Akteurinnen und Akteure (siehe Säulen: Arbeits- und Gesundheitsschutz, Gesundheitsförderung, Arbeitsmedizin, Eingliederungsmanagement und Sozialberatung) mit Bezug zu Gesundheit und Wohlbefinden zusammenarbeiten und eine zielgerichtete präventive Wirkung auf die gesamte Organisation erzeugen.

Übersicht der Handlungsfelder im betrieblichen Gesundheitsmanagement



Gesundheit

Die *Systematisierung des Gesundheitsmanagements* bildete im Berichtszeitraum einen Schwerpunkt, der insbesondere durch die direkte organisatorische Anbindung an das Executive Board mit direkter Berichtslinie dazu geführt hat, dass sich das Thema Gesundheit mit der Bündelung aller Akteure in einer Sparte als strategisches Managementfeld entwickeln kann.

Als oberstes Ziel „Sicher und gesund arbeiten“ bleibt die Stärkung, Erhaltung und Wiederherstellung der physischen und psychischen und sozialen Gesundheit der Beschäftigten. Die Resilienz des gesamten Unternehmens wird zu einem wesentlichen Teil durch das individuelle Gesundheitsverhalten der Beschäftigten gewährleistet.

Folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen:

- Weiterentwicklung der individuellen Gesundheitskompetenz
- Analyse von gesunderhaltenden und krankmachenden Arbeitsbedingungen und Faktoren auf Basis der Befragungsergebnisse
- Ableitung von übergreifenden Handlungsfeldern und Umsetzung passgenauer gesundheitsförderlicher Maßnahmen

Auf Basis der Daten der Beschäftigten mittels eines zertifizierten Fragebogensystems konnten auch im Jahr 2022 wieder die beiden Indizes „Social-Well-Being-Index“ und „Attraktives Arbeiten-Index“ ermittelt werden. Diese beiden Indizes dienen der Messung der Erreichung des obersten Zieles. Darüber hinaus bieten das Befragungsinstrument und der anschließende Folgeprozess die Möglichkeit, die Steuerungsfähigkeit der immateriellen Arbeitsbedingungen zu erhöhen. Hier sind insbesondere die Führungskräfte gefordert, die Ergebnisse mit ihren Teams zu diskutieren, Handlungsfelder abzuleiten und Maßnahmenpläne zu entwickeln und umzusetzen.

Die beiden Indizes ermitteln sich dabei wie folgt:

- **Attraktives-Arbeiten-Index** ist der aus der Beschäftigtenbefragung ermittelte Wert zu den Themen „Arbeitsmenge und Umfang“, „Anforderungen an Arbeitsqualität“, „Kommunikation und Organisation der Arbeit“.
- Als **Social-Well-Being-Index** wird die Maßzahl für das soziale Wohlbefinden der Beschäftigten in Bezug auf gesundheitsförderliche Führung und die Bewertung des kollegialen Miteinanders bezeichnet.

Die Bewertungsskala reicht dabei von 0 bis 10 Punkten. Sowohl der Index für Attraktives Arbeiten (7,3) als auch der Social-Well-Being-Index (8,0) befanden sich im Wertungsbereich „gut“ (7,0 – 8,5), wobei der Social-Well-Being-Index sich um 0,4 Punkte verbessert und der Index für Attraktives Arbeiten sich im Vergleich zur Vorbefragung (siehe Tabelle, S.x) um 0,3 Punkte verschlechtert hat. Im Benchmark sind die Ergebnisse zu anderen Unternehmen positiv zu bewerten. Wichtig ist jedoch die Auseinandersetzung mit den Befragungsergebnissen der einzelnen Sparten und Teams, da diese oftmals erheblich vom Mittelwert abweichen und rechtzeitige Interventionen notwendig sind.

Für das betriebliche Gesundheitsmanagement führt die HPA regelmäßig ein externes Audit durch. Im Jahr 2022 wurde die HPA zertifiziert und wurde in einem deutschlandweiten Benchmark in die **oberste Exzellenzklasse** eingeordnet.



ARBEITSSICHERHEIT

Der Arbeitsschutz hat sich zu einem festen Bestandteil entwickelt, der in fast alle Prozesse integriert ist. Die Projektverantwortlichen haben den großen Mehrwert erkannt, wenn die Arbeitssicherheit von Anfang an mit fachlicher Beratung und wichtigen Hinweisen für den späteren Betrieb eingebunden ist. Das pragmatische Vorgehen bei voller Rechtssicherheit kommt dem Projekt in der Ausführung und den Kosten ebenso zugute wie der späteren Nutzerin oder dem Nutzer, der sicher und effektiv arbeiten kann. 3D- oder Virtual-Reality-Unterstützung in der Planung wird beispielsweise von der Fachabteilung genutzt, um frühzeitig Optimierungen im Sinne des Arbeitsschutzes zu erkennen.

Dass die HPA hier auf dem richtigen Weg ist, zeigt die Auszeichnung durch das Amt für Arbeitsschutz (AfA) Hamburg. Im Jahr 2022 wurden die HPA durch das AfA überprüft und als „Betrieb mit einem vorbildlichen Arbeitsschutzsystem“ ausgezeichnet.

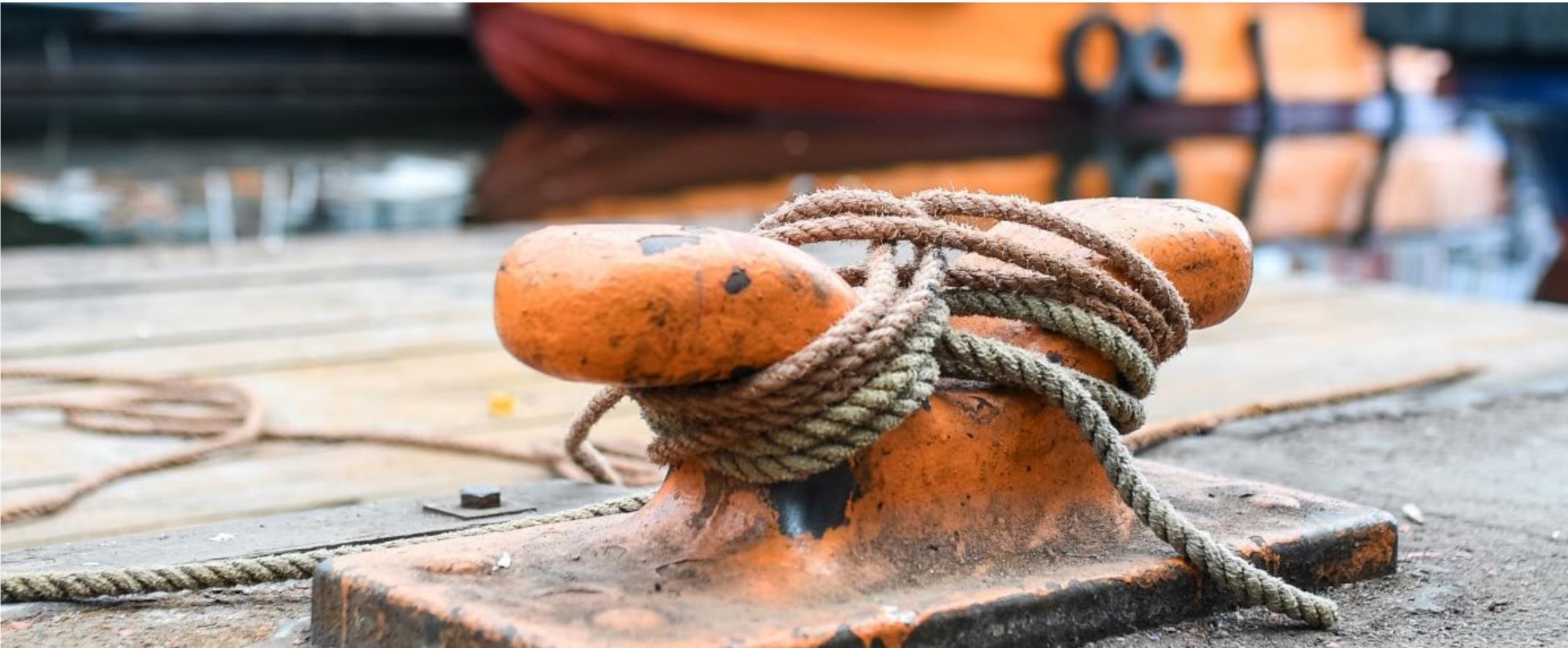
Insgesamt weist die HPA trotz der Maßnahmen eine hohe Unfallhäufigkeit auf. Die Reduzierung ist ein langwieriger Prozess, der bei der HPA jährlich auf seine Wirksamkeit überprüft und weiterentwickelt bzw. angepasst wird. Jeder Unfall wird individuell analysiert, um die tatsächlichen Ursachen zu ermitteln und entsprechend neue Schutzmaßnahmen umzusetzen. Finden

sich bei der Unfallanalyse keine geeigneten technischen Verbesserungen, werden die Beschäftigten weiterhin adressatengerecht sensibilisiert. Jeder Unfall ist individuell, aber jeder Unfall ist einer zu viel.

Beim Verkehrsmittel Fahrrad wird ein Unfallanstieg verzeichnet. Diesem Anstieg steht eine positive Entwicklung bei anderen Unfallarten gegenüber, etwa bei Verletzungen durch Maschinen oder Handwerkzeuge. Hier besteht direkter Einfluss. Im Sinne des Klimaschutzes und der Gesundheitsförderung ist es jedoch zu begrüßen, dass immer mehr Beschäftigte das Fahrrad nutzen.

Für die Zukunft bedeutet dies, dass ein persönliches Sicherheitsbewusstsein geschaffen werden muss, damit die Arbeitssicherheit bei der HPA eine Selbstverständlichkeit ist und bleibt.

Insgesamt konnten die Verletzungs- und Ausfallquoten 2022 im Vergleich zu 2021 gesenkt werden.



WANDEL DER ARBEITSWELT

GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN

ARBEITSSICHERHEIT

| ZIEL | ZEIT-ZIEL | KENNZAHL | EINHEIT | 2020 | 2021 | 2022 | MASSNAHMEN |
|--|-----------|------------------------------------|---------|-------------------|------|--------|---|
| Es wird ein ausgewogenes Verhältnis von Frauen und Männern in der HPA angestrebt. | 2030 | Frauenanteil in Führungspositionen | % | 22 | 21,2 | 23,3 | <ul style="list-style-type: none"> • Gleichstellungsplan • Gleichstellungsbeauftragte • Mentoringprogramme • Gendergerechte Sprache |
| | | Frauenanteil | % | 23,5 ² | 23,8 | 24,8 | |
| Es wird keine Diskriminierung geduldet. Ziel: 0 Vorfälle. | jährlich | gemeldete und identifizierte Fälle | Anzahl | 0 | 0 | 0 | <ul style="list-style-type: none"> • Diversity Managerin • Antidiskriminierungsstelle • AGG Schulung Führungskräfte • Workshops |
| Der Anteil der Mitarbeitenden, die gesunde und inklusive Mobilitätsangebote nutzen soll kontinuierlich gesteigert werden. | jährlich | Nutzer ÖPNV (Deutschlandticket) | Köpfe | - | 530 | 532 | <ul style="list-style-type: none"> • Attraktive, bezuschusste RadLeasing- und ÖPNV-Angebote |
| | | Nutzer JobRad | Köpfe | - | 94 | 107 | |
| Der Index Attraktives-Arbeiten hält durchgängig mindestens das Niveau 7,6. | 2030 | Attraktives-Arbeiten-Index | Index | 7,6 | 7,1 | 7,3 | <ul style="list-style-type: none"> • Nachhalten des Folgeprozesses der Beschäftigtenbefragung durch Health Department • Vollbefragung der Beschäftigten • Analyse von Ressourcen und Belastungen im Hinblick auf Gesundheit • 360° Führungsfeedback • Arbeitssituationsanalysen • Nachhaltigkeitskodex • Gesellschaftliches Engagement • E-Learning Formate |
| | | Social-Well-Being-Index | Index | 7,6 | - | 8,0 | |
| Der Index Social-Well-Being hält durchgängig mindestens das Niveau 8,0. Beide Indizes werden zweijährig evaluiert. | 2030 | Fluktuationsrate | % | 4,0 | 4,5 | 6,1 | |
| | | Neueinstellungen | Köpfe | 76 | 40 | 92 | |
| | | Führungsqualität | Index | 7,7 | 6,2 | 7,7 | |
| | | Weiterbildungen | Stunden | 3.744 | | 22.400 | |

² Korrektur zum letzten Bericht.

WANDEL DER ARBEITSWELT

GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN

ARBEITSSICHERHEIT

| ZIEL | ZEIT-ZIEL | KENNZAHL | EINHEIT | 2020 | 2021 | 2022 | MASSNAHMEN |
|---|-----------|-------------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-------|--|
| Die Fehlzeiten sinken auf unter 8,5%. | 2030 | Fehlzeiten (Abwesenheitsrate) | % | 7,3 | 7 | 9,1 | <ul style="list-style-type: none"> • Gesundheitsprojekte zur Stärkung der Gesundheitskompetenz • Betriebsmedizinische Angebote (Impfkampagnen) |
| | | Kosten Fehlzeiten | T€ | 496 | 473 | 661 | |
| Es gibt keine tödlichen Unfälle. Die Ausfallquote liegt unter 0,002. | 2030 | anteilige Arbeitsunfälle | Unfälle/ 1 Mio. h | 11,67 | 15,81 | 9,95 | <ul style="list-style-type: none"> • Gezielte Arbeitsschutzmaßnahmen • Erweiterung der Schulungsgebote |
| | | tödliche Unfälle | Anzahl | 0 | 0 | 0 | |
| | | Verletzungsquote | Unfälle / Gesamtbelegschaft | 0,035 | 0,03 | 0,027 | |
| | | Ausfallquote | Ausfalltage/ geplante Arbeitstage | 0,002 | 0,002 | 0,001 | |

04 Leistungsfähiger Hafen

SELBSTVERPFLICHTUNG WESENTLICHES THEMA:
INFRASTRUKTUR

→ Die verlässliche Bereitstellung einer Infrastruktur aus Straßen, Gleisen und Wasserwegen ist eine zentrale Aufgabe der HPA. Dazu investieren wir in den Ausbau und die Erhaltung – mit Blick auf die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit des Hafens und unter sorgfältiger Abwägung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen.

BEITRÄGE ZU DEN SDG



SELBSTVERPFLICHTUNG WESENTLICHES THEMA:
SEDIMENTMANAGEMENT

→ Wir reduzieren Baggerkreisläufe durch ganzheitliche, Verwaltungsgrenzen überschreitende Strategien und die Nutzung geeigneter Verbringstellen, unterstützen die Behandlung belasteter Altsedimente, schonen Ressourcen und erhalten und entwickeln Naturräume.

BEITRÄGE ZU DEN SDG



SELBSTVERPFLICHTUNG WESENTLICHES THEMA:
VERKEHRE

→ Wir stellen weitestgehend reibungslose und effiziente Verkehrsabläufe sicher – verkehrsträgerübergreifend im gesamten Hafengebiet. Bei der Verkehrssteuerung berücksichtigen wir die Auswirkungen auf Anwohnende und andere Stakeholdergruppen im Hafen.

BEITRÄGE ZU DEN SDG



Diversität im Universalhafen

Der Hamburger Hafen hat als größter deutscher Seehafen eine wichtige Funktion für Hamburg und die Metropolregion. Als leistungsfähiger Universalhafen ist er dabei nicht nur Warenumschlagsplatz, sondern auch bedeutender und vielfältiger Industrie- und Produktionsstandort. Als europäisches Drehkreuz und Schnittstelle zu den internationalen maritimen Handelswegen sichert er zahlreiche Arbeitsplätze und leistet einen erheblichen Beitrag zur Wertschöpfung. Zu den Erfolgsfaktoren des Hamburger Hafens zählen die hervorragende Hinterlandanbindung und die diversifizierte Unternehmenslandschaft. Die rund 700 Firmen aus 16 Branchen im Hamburger Hafen reduzieren die ökonomische Vulnerabilität und stehen für Stabilität.

Die Sicherung von Flächen- und Infrastrukturkapazitäten sowie ein effizientes Verkehrsmanagement stehen daher im Fokus des Handels der HPA.

Hafendaten

Im Jahr 2022 betrug der Umschlag des Hamburger Hafens rund 120 Mio. Tonnen (s. Tabelle). Dies entspricht ca. 38 Prozent der umgeschlagenen Tonnage aller deutschen Seehäfen. 68,6 Prozent des Güterumschlags im Hamburger Hafen wurde in Containern transportiert, weitere 21,9 Prozent als trockenes Massengut, 8,3 Prozent als flüssiges Massengut und 1,1 Prozent Stückgüter. Insbesondere beim Massengut überstieg der Import den Export. Dagegen dominierten die Exporte bei den konventionellen Stückgütern. Der Hamburger Hafen wickelte im Jahr 2022 rund 60 Prozent des deutschen Containerumschlags ab. In diesem Segment lag er in Europa an dritter Stelle hinter Rotterdam (14,5 Mio. TEU) und Antwerpen-Zeebrugge (13,5 Mio. TEU). Der Containerumschlag im Hamburger Hafen lag im Jahr 2022 bei rund 8,3 Mio. TEU. Aufgrund der globalen Verflechtungen stammte etwa die Hälfte der importierten Container aus Asien, gefolgt von Europa mit einem Anteil von gut einem Viertel.

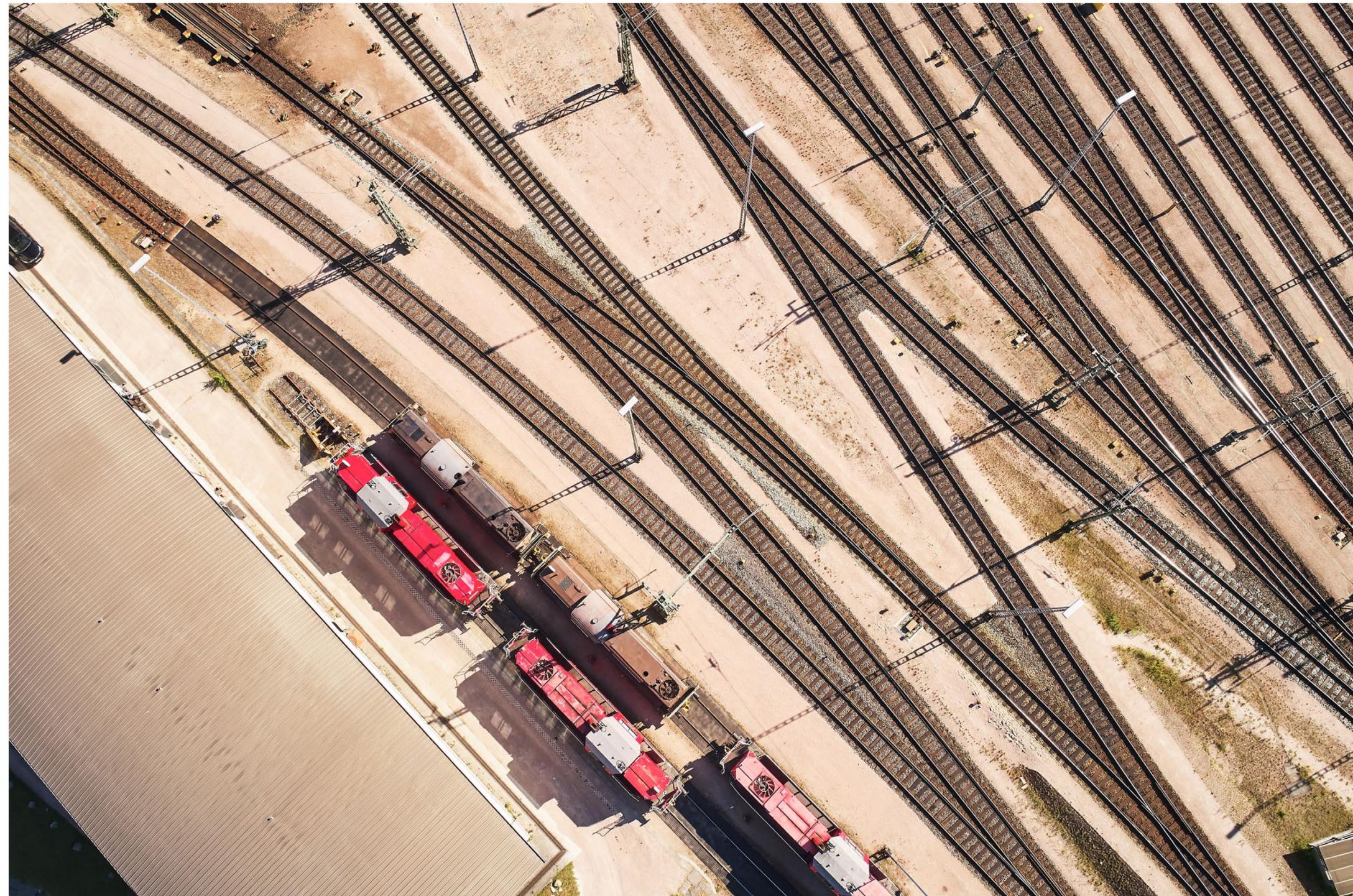
Seegüterumschlag nach Verkehrsträgern in Tonnen und TEU

| MODAL SPLIT | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------|----------|----------|----------|
| | Mio. Tonnen | Mio. Tonnen | Mio. Tonnen | Mio. Tonnen | Mio. TEU | Mio. TEU | Mio. TEU | Mio. TEU |
| SEEGÜTERUMSCHLAG | 136,6 | 126,2 | 128,7 | 119,9 | 9,3 | 8,5 | 8,7 | 8,3 |
| TRANSSHIPMENT GROSSSCHIFF | 19,6 | 17,1 | 18,4 | 16,1 | 1,7 | 1,5 | 1,7 | 1,5 |
| TRANSSHIPMENT FEEDER | 19,6 | 17,1 | 18,4 | 16,1 | 1,7 | 1,5 | 1,7 | 1,5 |
| HINTERLAND BAHN | 48,2 | 46,6 | 48,5 | 47,3 | 2,7 | 2,6 | 2,8 | 2,7 |
| HINTERLAND BINNENSCHIFF | 8,9 | 8,3 | 7,0 | 7,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| HINTERLAND LKW | 40,4 | 37,1 | 36,4 | 33,0 | 3 | 2,8 | 2,5 | 2,5 |

Ein Alleinstellungsmerkmal ist der besonders hohe Anteil des Schienenverkehrs im Hafen und im Hinterland (siehe Seite xx). Grundlage hierfür ist das Netz der Hafenbahn, das mit einer Länge von fast 300 km eine ökonomisch wie ökologisch besonders effiziente Logistik darstellt.

In den letzten Jahren hat sich der Hamburger Hafen zunehmend zu einer attraktiven Drehscheibe für Kreuzfahrtschiffe entwickelt. In diesem Geschäftsfeld war der Einbruch im Tourismus durch die Corona-Pandemie besonders stark. Bereits 2021 setzte eine Erholung des Marktes ein. Das Jahr 2022 war mit 283 Anläufen das anlaufstärkste Jahr in der hamburgischen Kreuzfahrtgeschichte.

Der Hamburger Hafen ist einer der größten Stadthäfen der Welt. Er generiert Wertschöpfung, aber auch Belastungen, die mit Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Menschen verbunden sind. Neben der sicheren und zuverlässigen Erreichbarkeit des Hafens steht die Reduzierung gesundheits- und klimaschädlicher Emissionen aller Hafenaktivitäten im Fokus.



WASSERINFRASTRUKTUR UND SCHIFFSVERKEHRE

Für die Kundinnen und Kunden des Hamburger Hafens sind sichere Anlaufbedingungen und kurze Verweilzeiten an den Liegeplätzen existenziell. Voraussetzung dafür ist eine verlässliche wasserseitige Infrastruktur und ein störungsfreier Schiffsverkehrsfluss. Die sichere Erreichbarkeit des Hafens und die zuverlässige Verkehrsablaufsteuerung aller Schiffe im Hamburger Hafen konnten im Berichtszeitraum nicht nur gewährleistet, sondern sogar verbessert werden.

Der Hamburger Hafen ist ein tideoffener Seehafen. Das bedeutet: Die Tidedynamik der Unterelbe zusammen mit dem volatilen Wasserzulauf aus der Oberelbe führen zu einer vermehrten Ablagerung von Sedimenten im Hafen. Die Wasserwege und Liegeplätze müssen deshalb durch Baggerarbeiten immer wieder bedarfsgerecht auf Tiefe gehalten werden, um die infrastrukturellen Vorteile des Seehafens im Binnenland nachhaltig zu sichern.

Hafenverkehre – Sichere und kundengerechte Verkehrsablaufsteuerung

Die Nautische Zentrale steuerte im Jahr 2022 rund 11.000 Anläufen von Binnenschiffen und über 7.100 Anläufe von Seeschiffen (davon rund 3200 Containerschiffe). Die störungsfreie und zuverlässige Abwicklung ermöglicht den termingerechten Durchsatz der Fracht durch den Hafen zum Zielort. Der Schlüssel für eine effiziente Schiffsverkehrsablaufsteuerung liegt in der präzisen Koordination vieler Beteiligten mit Einfluss auf die Verweilzeit des Schiffes im Hafen. Dazu zählen unter anderem Umschlagsbetriebe, Seeschiffsassistentzreedereien, Elb- und Hafenslotsinnen und -lotsen, Schiffsbefestigerinnen und -befestiger sowie Schiffsmaklerinnen und -makler.

Containerschiffsanläufe nach Schiffsklassen

| SCHIFFSKLASSEN | m | | | 2012 | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------------------------|----------|---------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Tiefgang | Breite | Länge | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl |
| MEGASCHIFF | > 15,50 | > 49,00 | > 370,00 | 100 | 458 | 420 | 426 |
| FLOTTEMAX | 15,5 | 49 | 370 | 493 | 310 | 306 | 292 |
| BEMESSUNGSSCHIFF | 14,55 | 46 | 350 | 416 | 223 | 239 | 230 |
| POST-PANAMAX | 14,55 | 42 | 318 | 317 | 296 | 304 | 170 |
| PANAMAX | 13,5 | 32,4 | 295 | 1175 | 680 | 731 | 717 |
| KIEL-CANAL-MAX-FEEDER | 9,5 | 27 | 210 | 980 | 806 | 910 | 806 |
| FEEDER | 8 | 28 | 170 | 1582 | 620 | 604 | 561 |
| GESAMTERGEBNIS | | | | 5.063 | 3.393 | 3.514 | 3.202 |

Mit der Entwicklung der Schiffsgrößen steigen die Anforderungen an eine sichere Verkehrssteuerung. Auf der Terminseite wird die logistische Just-in-time-Abwicklung ohne weitere Flächeninanspruchnahmen zu einer Herausforderung. Folglich kommt es bei Anläufen von Großschiffen auch zu besonderen Verkehrsbelastungen auf der Straße und zu längeren Verweilzeiten der Schiffe.

Simulationsuntersuchungen zeigen auf, unter welchen Bedingungen die neuen, größeren Schiffe den Hafen anlaufen können. Ein weiteres Schiffsgrößenwachstum würde zu erheblichen Einschränkungen der Abläufe an den jeweiligen Liegeplätzen führen. Eine wirtschaftliche Nutzung nach heutigen Maßstäben wäre somit ggf. nicht mehr möglich. Zur Erhöhung der Sicherheit prüft die HPA fortlaufend, ob für Großschiffe neue Manöverstrategien erforderlich sind, und entwickelt diese grenzübergreifend mit Elb- und Hafenslotsinnen und -lotsen sowie Reedereien.

Neben der Schiffsgrößenentwicklung wirken sich auch dynamische Limitierungen auf die Verkehrsablaufsteuerung aus. Dazu zählen unterschiedliche Wasserstände, Strömungs-, Tiefgangs- und Wetterabhängigkeiten, tagesaktuelle Baustellen sowie die Durchfahrtshöhen von Brücken.

Im Rahmen der präventiven Aufgabenwahrnehmung müssen nautische Anlaufbedingungen, beispielsweise Windrestriktionen und Begegnungsverbote, genauso in die Steuerung einbezogen werden wie Gefahrguttransporte, sowie die Ent- und Versorgung von Seeschiffen und die zu Verfügung stehenden Ressourcen wie Schlepper- und Festmacherkapazitäten.

Die Nautische Zentrale koordiniert die gesamtheitliche Verkehrsablaufsteuerung der Schifffahrt im Zulauf, bei Verholungen sowie im Abgang. Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) liefert die Optimierungswünsche der HVCC-Kunden zur Verkehrsablaufsteuerung und gibt schon im Zulauf zum Hafen Empfehlungen zur Zulaufsteuerung.

Die HPA beteiligt sich zudem zusammen mit Containerreedereien und dem HVCC am Projekt Digital Container Shipping Association (DCSA). Ziel des Projekts ist der Aufbau einer Informationsplattform zur Optimierung von Schiffsanläufen. Dadurch kann noch früher mit dem Schiff kommuniziert und Geschwindigkeiten können angepasst werden – das spart auch Kraftstoff.

Wassertiefeninstandhaltung der Wasserwege und Liegeplätze

Die Wassertiefeninstandhaltung – also das Baggern und Verbringen von Sedimenten – wird vor allem durch zwei Faktoren beeinflusst: die insbesondere vom Wasserzulauf abhängige Menge der zu baggernden Sedimente sowie deren Qualität. Letztere hat sich in den vergangenen 25 Jahren deutlich verbessert, sodass frische Sedimente überwiegend im Gewässer umgelagert werden können. Dennoch enthalten die Sedimente gewisse Mengen an Schadstoffen, die aus dem gesamten Elbeeinzugsgebiet (insbesondere aus Altlasten und Altbergbau) mit den Schwebstoffen den Hafen erreichen.

Hafenbereiche mit höher belasteten Altsedimenten werden bei Bedarf ausgebaggert, aufwändig behandelt und auf eigene Deponieflächen verbracht. Hamburg leistet als einziges Bundesland eine aktive Entfrachtung der Elbe von Schadstoffen und trägt damit seit fast 30 Jahren zum Gewässer- und

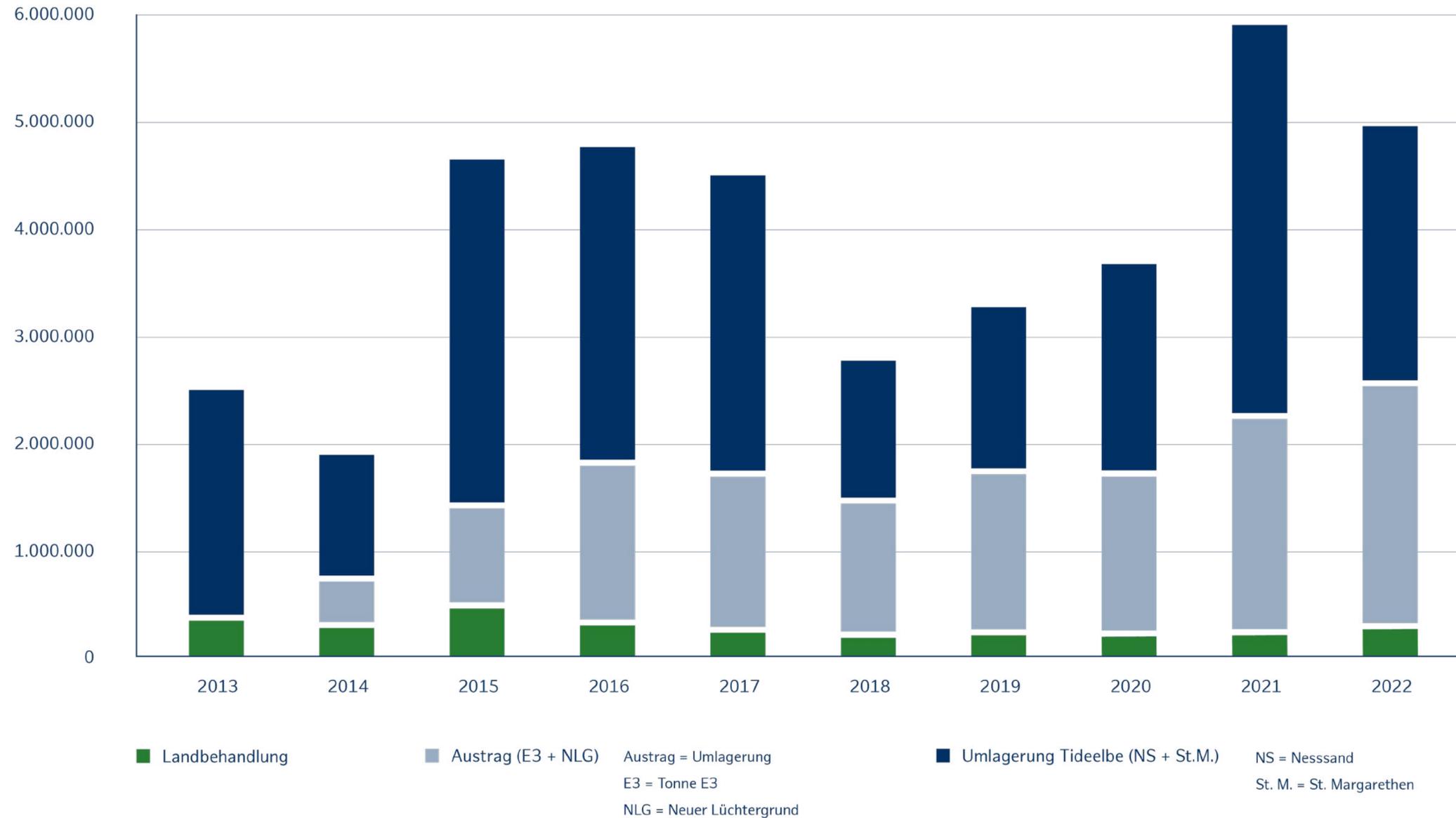
Meeresschutz bei. Um dieses Ziel weiterhin zu verfolgen, werden die Behandlungsanlagen der HPA und die Deponie Feldhofs für eine Kapazität in Höhe von rund 200.000 Tonnen pro Jahr betriebsbereit gehalten. Hierdurch konnten seit 1993 neben vielen weiteren Schadstoffen beispielsweise auch ca. 0,5 Tonnen DDX-Verbindungen, 30 Tonnen Cadmium, 24 Tonnen Quecksilber, 1400 Tonnen Kupfer oder 5400 Tonnen Zink aus dem Gewässersystem entfernt werden. Für zukünftige Verbesserungen der Sedimentqualität sind erhebliche Anstrengungen der Flussgebietsgemeinschaft im gesamten Einzugsgebiet der Elbe erforderlich. Die HPA unterstützt das Projekt Schadstoffsanierung Elbsedimente (ELSA), um Anreize und Know-how für Oberlieger zu bieten. Jedoch fehlt weiterhin eine konzertierte Umsetzungsmaßnahmen flussgebietsweit wirksamer Maßnahmen.

In enger Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und den Nachbarländern arbeitet die HPA kontinuierlich daran, das Verwaltungsgrenzen übergreifende Sedimentmanagement für die Tideelbe zu verbessern. Ziel ist es, die Sedimentkreisläufe und dadurch Baggermengen insgesamt zu reduzieren und die Qualität der Sedimente zu verbessern (Elbesanierung). Die Möglichkeit, Sedimente in die Nordsee zum Schlickfallgebiet Tonne E3³ austragen zu dürfen, ist weiterhin ein unverzichtbarer Bestandteil des Sedimentmanagements. Daher wurden die Zulassungen im Jahr 2023 für eine Laufzeit von zehn Jahren erneuert. Die zur Verfügung stehenden Kapazitäten werden jedoch allein nicht für alle Hafenbereiche ausreichen, um ein weiteres Anwachsen des Sedimentinventars in Hamburg zu verhindern.

³ Die Tonne E3 ist ein Seezeichen in der Deutschen Bucht.

Übersicht der Baggermengen in t/TS * aufgeteilt nach Verbringstellen und Verbringart

* Trockensubstanz



Verbringoptionen für Feinsedimente

Hamburg prüft vor diesem Hintergrund weitere mögliche Verbringstellen für einen zusätzlichen Austrag von Feinsedimenten. Hamburg steht dabei im engen Austausch mit dem Bund und den Nachbarländern, um gemeinsame Lösungsstrategien zu erarbeiten.

Es muss immer sichergestellt werden, dass eine Umstellung der Unterhaltung nicht zu nachteiligen Umweltauswirkungen führt. Für die Baggergutunterbringung bei der Tonne E3 wird dies durch Auswirkungsprognosen und das seit über 17 Jahren laufende Monitoring belegt. In der ökologischen Gesamtbewertung des Sedimentaustrages überwiegen die Vorteile durch den vollständigen Sedimentaustrag in Richtung Nordsee, trotz längerer Transportwege. Ein mündungsnäherer Sedimentaustrag durch Nutzung weiterer Verbringstellen könnte allerdings die Transportwege und Emissionen reduzieren und gleichzeitig zu einer Stabilisierung der Wattflächen und Vorländer beitragen – als möglicher wichtiger Beitrag zum Küsten- und Hochwasserschutz in Zeiten des Klimawandels. Daher werden auch solche Optionen geprüft bzw. anteilig genutzt.

Bei allen Aktivitäten ist es immer auch die gesetzlich verankerte Aufgabe der HPA, die natur- und gewässerschutzrechtlichen Belange zu achten. Ein Beispiel: Während der Laichzeiten von Fischen und bei niedrigem Sauerstoffgehalt der Elbe findet die Wassertiefenstandhaltung nur eingeschränkt statt.



Ressourcenschonende Gestaltung der Stoffströme

Höher belastete Altsedimente werden in der Behandlungsanlage METHA (Mechanische Trennung von Hafensediment) sowie auf Entwässerungsfeldern behandelt und an Land entsorgt. Grundsätzlich eignet sich aufbereitetes Baggergut aufgrund seiner Eigenschaften auch für eine Verwertung an Land, beispielsweise im Deichbau. Die HPA prüft daher die Möglichkeiten entsprechende Verwertungswege zu finden. Bedarf für landseitige Anwendungszwecke von Unterhaltungsbaggergut besteht auch bei den Nachbarländern. Die Entsorgung von Baggergut beinhaltet sowohl die Verwertung als auch dessen Beseitigung auf der Deponie in Feldhofe. Die internen Verwertungsquoten sind volatil. Ziel ist, auch künftig mit den vorhandenen Deponieflächen auszukommen, ohne zusätzliche Flächen zu verbrauchen. Methanemissionen auf den Deponien werden entsprechend den Vorgaben der Deponieverordnung durch technische Einrichtungen erfasst und mittels Methan-Oxidationsfeldern sowie einer Schwachgasfackel behandelt.

Dem Fluss mehr Raum geben

Die Veränderung von Wasserflächen und der damit einhergehende Verlust von Tidevolumen steht seit Jahren im Fokus der politischen und gesellschaftlichen Aufmerksamkeit. Einhergehend mit dem Verlust von Tidevolumen ist eine Verschärfung der hydromorphologischen Bedingungen, die zu einem verstärkten stromaufwärts gerichteten Sedimenttransport in den Hamburger Hafen führen. Daher steuert die HPA an anderer Stelle gegen: Durch den 2022 abgeschlossenen Bau des tidebeeinflussten Flachwassergebiets Kreesand und die Maßnahme Billwerder Insel wurden rund 37 Hektar tidebeeinflusste Wasserfläche mit einem Tidevolumen von über einer Million Kubikmetern geschaffen. Im eigenen Zuständigkeitsbereich verfolgt die HPA bislang erfolgreich das Ziel einer positiven beziehungsweise ausgeglichenen Wasserflächenbilanz, wobei die Flächenänderung von Baumaßnahmen nicht jahresscharf, sondern maßnahmenbezogen bilanziert wird. Bei der Planung von Hafentwicklungsmaßnahmen ist die mögliche Veränderung von Wasserfläche und -volumen ein gewichtiger Abwägungsaspekt geworden, unabhängig von den gesetzlichen Ausgleichsverpflichtungen.

BAHNINFRASTRUKTUR UND VERKEHRE

Die Hinterlandanbindung über den emissionsarmen Verkehrsträger Schiene ist ein klarer Standortvorteil des Hamburger Hafens. Mit ihrer über 150-jährigen Geschichte hat die Hafenbahn im Hamburger Hafen eine lange Tradition. Ein Drittel der Gesamttonnage, die den Hamburger Hafen per Seeschiff erreicht, wird auf der Schiene weitertransportiert. Betrachtet man die Ladungsmengen, die zwischen Hafen und Hinterland transportiert werden, so liegt der Anteil der Bahn heute bereits bei 53,9 Prozent der Tonnage.

Auch im Containerhinterlandverkehr konnte der Bahnanteil zwischen 2005 und 2022 von 31 auf knapp 51 Prozent deutlich gesteigert werden. Im Jahr 2022 wurden auf dem Hafennetz:

- durchschnittlich 210 Güterzüge pro Werktag abgefertigt
- 60.879 Züge mit 1.609.991 Wagen und 2.705.971 TEU transportiert

Containerzugverbindungen an/ab Hamburg pro Woche in 2022



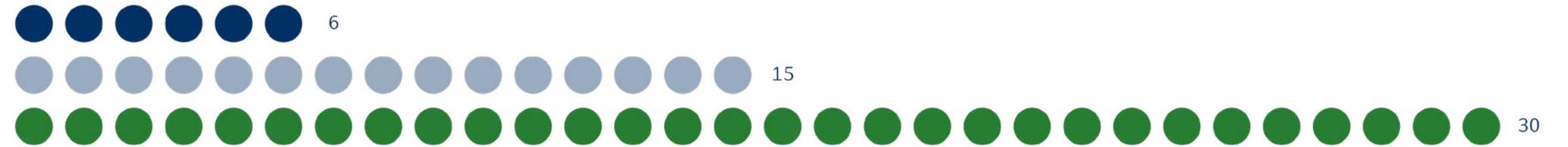
Auch bei der Versorgung des Hinterlandes mit Massengütern wie Rohstoffen für die Stahlindustrie, Getreide und Futtermittel oder Energieträger übernimmt der Bahntransport eine zentrale Rolle.

Als Eigentümerin und Betreiberin der Bahninfrastruktur agiert die HPA auf der Grundlage des Eisenbahnregulierungsrechts und eisenbahntechnischer Standards wie den Richtlinien der Deutschen Bahn. Sie ist gesetzlich dazu verpflichtet, die Infrastruktur allen berechtigten Nutzerinnen und Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig ist es ihre Aufgabe, zusammen mit den Nutzenden für ein hohes Sicherheitsniveau zu sorgen.

Für die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der 51 Brückenbauwerke der Bahn erfolgen regelmäßige Zustandsüberprüfungen. Der Bewertung der Substanz liegt ein festgelegtes methodisches Verfahren zugrunde (siehe Kapitel Krisenmanagement: Erhaltungsmanagement). Die mittlere Zustandsnote hat sich zum Vorjahr von 1,8 auf 1,7 verbessert. Es gibt kein Bauwerk in einem kritischen Zustand $\geq 3,5$.

Zustand der Bahnbrücken

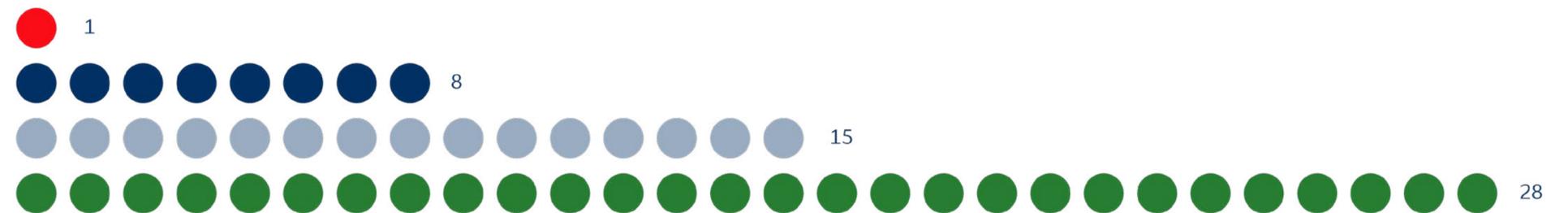
2022 - 51



2020 - 51



2018 - 52



Zustandsnoten



Effizienz

Die Infrastruktur wird von vielen Akteurinnen und Akteuren genutzt. Die Herausforderung für die HPA besteht darin, eine Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsströme zu koordinieren. Pünktlichkeit, Planbarkeit und ein störungsfreier Verkehrsfluss erhöhen die Attraktivität der Bahnangebote und helfen den Kundinnen und Kunden, wirtschaftlich zu agieren.

Durch Effizienzsteigerungen auf gleicher Fläche bzw. im bestehenden Schienennetz sollen Kapazitäten für den wachsenden Verkehr freigesetzt werden. Parallel dazu soll die Infrastruktur zielgerichtet optimiert und ausgebaut werden. Ziel ist es, im Jahr 2030 bis zu 235 Züge pro Tag über das Schienennetz abwickeln zu können.

Neben einer hohen Verfügbarkeit der Infrastruktur ist auch ein effizientes Verkehrsmanagement notwendig, um mehr Warentransporte auf die Schiene zu verlagern. Die Erhöhung der Durchlaufgeschwindigkeit der Waren und die Sicherung der Zuverlässigkeit der Transportketten bleiben eine Daueraufgabe. Durch die Ausgestaltung des Entgeltsystems u. a. mit gestaffelten Standzeitentgelten für den ruhenden Verkehr, werden Anreize zur effizienten Nutzung der Infrastruktur gesetzt. Insgesamt strebt die HPA an, dass insbesondere der Bahnanteil am Container-Hinterlandverkehr (ohne Transshipment) bis 2030 auf über 55 Prozent steigt.

Die Zugauslastung im Containerverkehr soll in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts einen Wert von 80 TEU pro Zug erreichen. Dadurch können die Stückkosten für den Bahntransport gesenkt und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden.

Im HEP wurde das Ausbaukonzept der Hafenbahn in den Jahren 2021/2022 fortgeschrieben. Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für 740 m lange Züge. Parallel zum laufenden Ausbau des Hinterlandnetzes sollen auch innerhalb des Hafens zusätzliche 740 m lange Gleise entstehen, um die angestrebte Steigerung in der Zugauslastung auf 80 TEU pro Zug erreichen zu können. Zentraler Bestandteil des Ausbaukonzeptes ist auch die sogenannte Westumfahrung Alte Süderelbe. In den Jahren 2021/2022 lag der planerische Schwerpunkt der Hafenbahn auf dieser Maßnahme, die eine Entflechtung der sich kreuzenden Fahrwege im Bereich des Bahnhofs Alte Süderelbe ermöglicht. Damit soll der entscheidende Engpass für den fließenden Verkehr im Westhafen beseitigt werden.

Umwelt- und Lärmentlastung

Im Jahr 2022 wurden rund 93 Prozent aller Zugfahrten vom und zum Hafen elektrisch abgewickelt. Gegenüber 2020 bleibt der Anteil damit trotz deutlich gestiegener Strompreise stabil.

Die für Zugfahrten genutzten Verbindungsgleise und Gleisgruppen sind mit Oberleitungen ausgestattet. Das sind rund 53 Prozent aller Gleise der HPA. In den übrigen Bereichen ist eine Oberleitungsanlage nicht vorgesehen, da hier ausschließlich Rangierverkehre von und zu den Ladestellen abgewickelt werden.

Die emissionsarme Abwicklung der Rangierverkehre unterstützt die HPA durch Anreize im Entgeltsystem. Beim Einsatz emissionsarmer Rangierlokomotiven wird eine Entgeltermäßigung gewährt, gestaffelt von 50 Prozent bei Einsatz von Lokomotiven mit Rußpartikelfilter bis zu 70 Prozent bei Einsatz von vollelektrischen Lokomotiven.

Zur Reduzierung der Schallemissionen setzt die HPA die Schienenbearbeitung im Bereich Hausbruch konsequent fort. Dazu werden die Schienoberflächen in lärmsensiblen Bereichen zweimal jährlich bearbeitet.

Nutzungssteigerung und Flächenschonung

Durch Anpassungen der Betriebsabläufe konnte die Nutzungsintensität der Infrastruktur weiter gesteigert werden. So stieg der Durchsatz auf dem Schienennetz bis Ende 2022 auf 9.461 TEU pro Kilometer Gleislänge – eine Steigerung um 6 Prozent im Vergleich zu 2020. Bezogen auf alle transportierten Güter lag der Wert 2022 mit 165.300 Tonnen pro Kilometer rund 2,5 Prozent über dem Niveau von 2020.

Innovationen für morgen

Im Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VdV) bringt sich die HPA in den nationalen Fachdialog zu technischen Standards und regulatorischen Rahmenbedingungen ein. Darüber hinaus engagiert sich die HPA als Partnerin in Entwicklungsprojekten. Dies gilt beispielsweise für die Ladeinfrastruktur für neuartige *Wasserstoff- oder Hybridlokomotiven*. Der enge Dialog mit Kundinnen und Kunden und Industrie dient auch dazu, Standards in der Innovationsentwicklung sicherstellen zu können.

STRASSENINFRASTRUKTUR UND VERKEHRE

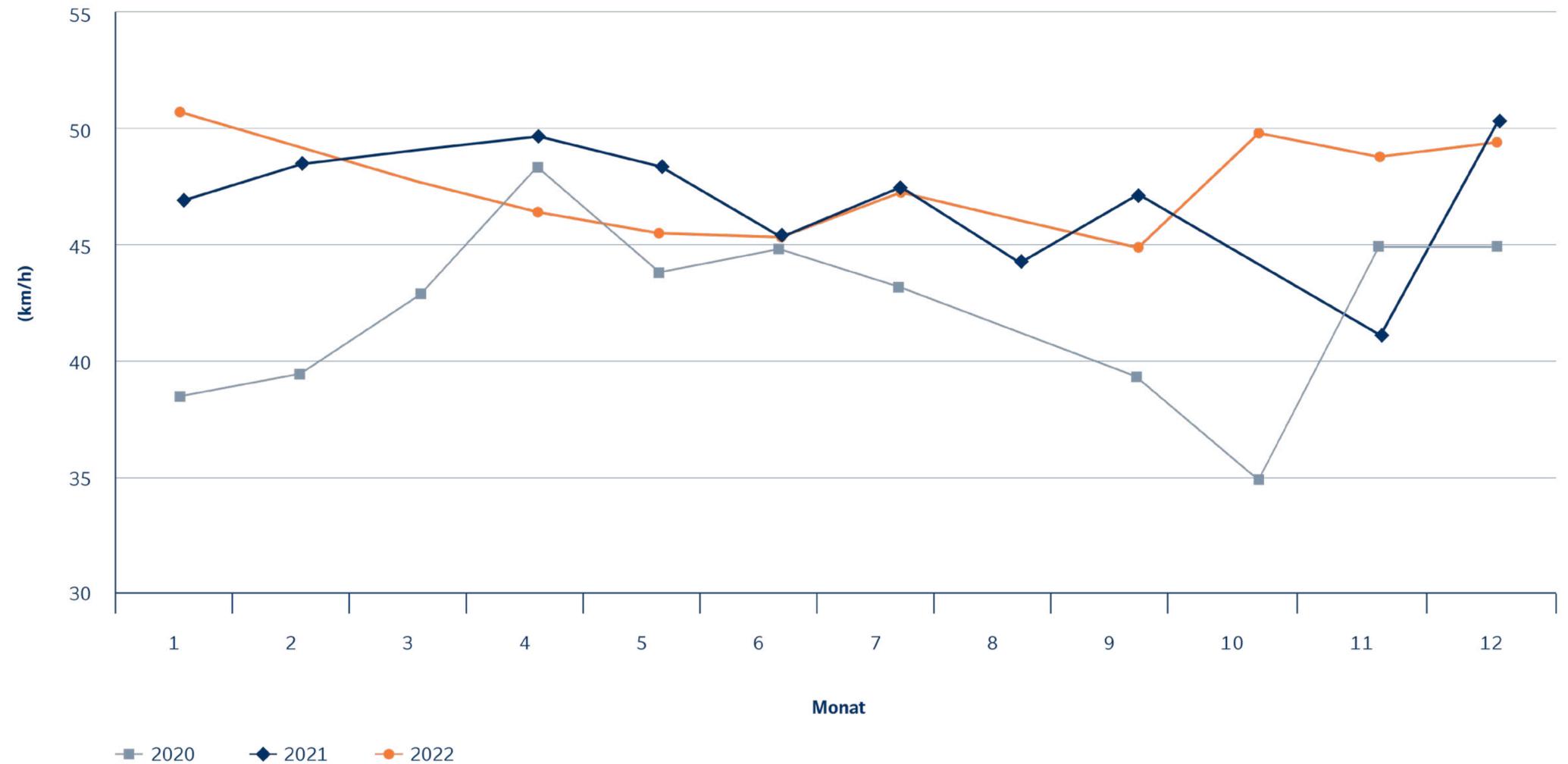
Etwa die Hälfte aller Güter erreicht und verlässt den Hafen über die Straße. Im Spannungsfeld zwischen einer möglichst lückenlosen Verfügbarkeit der Infrastruktur und der notwendigen Zustandserhaltung durch Baumaßnahmen gilt es, alle Störungen des fließenden Verkehrs wie Unfälle, Brückenöffnungen, Bombenfunde, Demonstrationen etc. frühzeitig zu erkennen und zu steuern.

Kapazität für Wirtschafts- und Individualverkehr

Im Jahr 2021 fuhren ca. 20,6 Mio. Kraftfahrzeuge in das Hamburger Haupthafennetz ein, davon 16,4 Mio. per Pkw und 4,2 Mio. per Lkw. 2022 waren es 17,1 Mio. Pkw und 4,4 Mio. Lkw. Bezogen auf einen durchschnittlichen Werktag entspricht dies rund 53.000 Pkw und 17.000 Lkw.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist ein wichtiger Indikator für die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. Sie wird ermittelt, indem eine Vielzahl von Sensoren im gesamten Hafengebiet die Fahrtzeiten der Kraftfahrzeuge erfasst. Im Jahr 2021 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Haupthafenroute (HHR) 47,2 km/h. 2022 waren es 47,4 km/h. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Haupthafenroute variiert zwischen 50 und 60 km/h.

Durchschnittsgeschwindigkeiten auf der Haupthafenroute

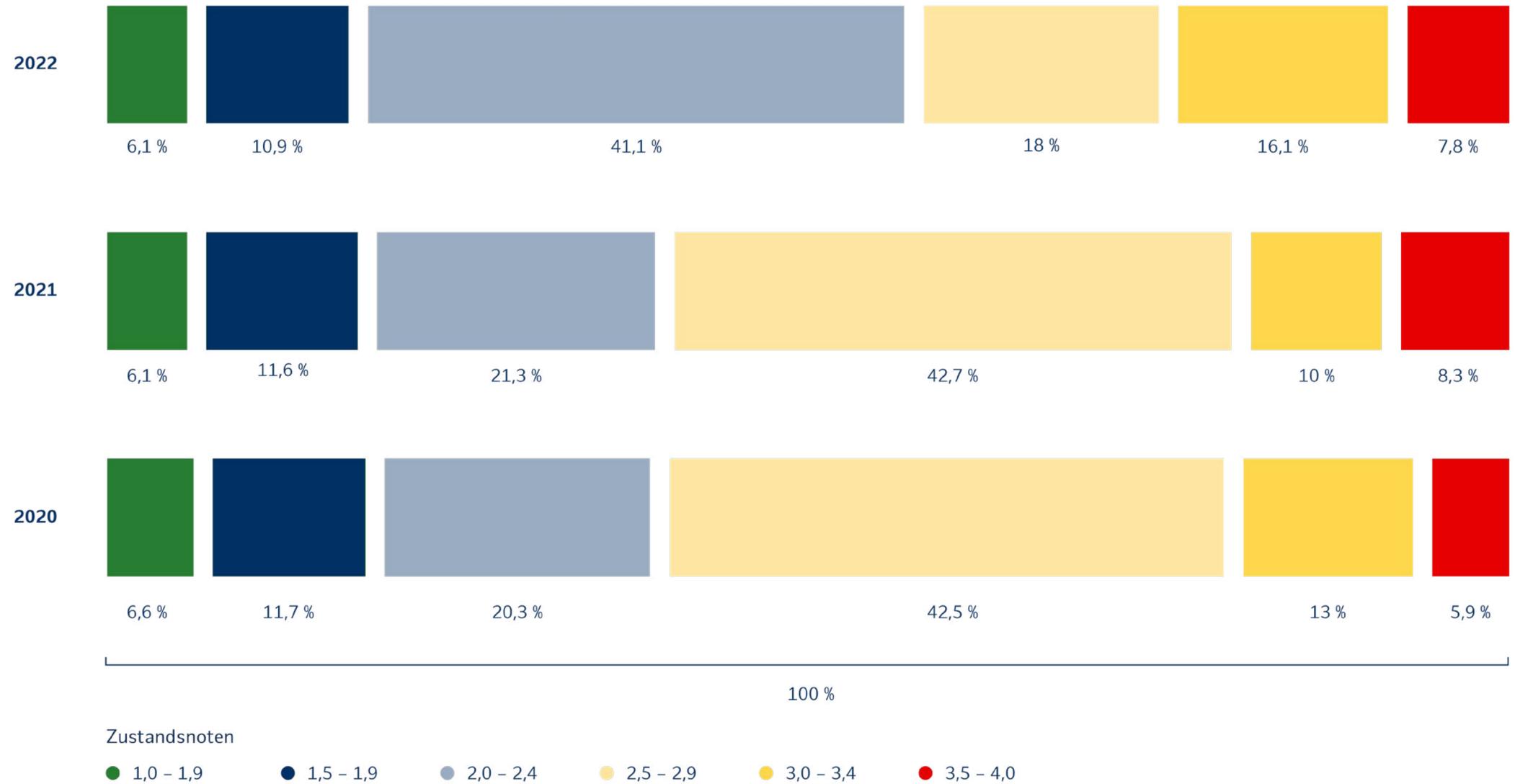


Eine *zentrale Baustellenkoordination* in Zusammenarbeit mit der Stadt koordiniert mögliche Auswirkungen von Verkehrsbeeinträchtigungen und erhöht damit die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in der gesamten Hansestadt. Dadurch konnte das bisherige Ziel einer Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Haupthafenroute von 40 km/h in den Jahren 2021 und 2022 übertroffen werden. Das zukünftige Ziel ist es die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Haupthafenroute aus den Jahren 2021 und 2022 von > 47 km/h zu halten.

Die präventiven und zustandsbestimmten Instandhaltungsstrategien halten die Infrastruktur in einem guten Zustand. Vor allem das Alter der Brückenbauwerke und die zunehmende Verkehrsbelastung sowie Klimarisiken verlangen zielgerichtete Investitionen in den Substanzerhalt (Bewertungssystem siehe Kapitel Krisenmanagement: Erhaltungsmanagement).

Die Straßenbrücken werden regelmäßig einer Zustandsbewertung unterzogen. 2022 lag die mittlere Zustandsnote bei 2,5 und nur ein geringer Anteil der Straßenbrücken befinden sich in einem kritischen Zustand ($\geq 3,5$).

Zustand der Straßenbrücken





Die Verfügbarkeit von Brücken, insbesondere der beweglichen Brücken, hat eine starke Auswirkung auf den gesamten Verkehrsfluss im Hamburger Hafen. Im Jahr 2020 war die Rethkeklappbrücke nur zu rund 66 Prozent verfügbar. Nach den Instandsetzungsarbeiten erreicht diese Brücke nun eine hohe Verfügbarkeit von rund 99 Prozent.

Im Port Road Management Center (PRMC) der HPA werden der Zustand der technischen Infrastruktur sowie das aktuelle Verkehrsgeschehen überwacht, um gegebenenfalls zeitnah und zielgerichtet mit einer geänderten Verkehrssteuerung reagieren zu können. Die Daten dienen als Grundlage für strategische Entscheidungen und eine bedarfsgerechte Anpassung der Straßeninfrastruktur. Die Steuerung erfolgt insbesondere über die Informationstafeln mit Echtzeit-Verkehrsdaten. Auf 20 digitalen Anzeigetafeln werden im Hafen folgende Verkehrsinformationen angezeigt:

- Freie Stellplätze zur Reduzierung von Suchverkehren.
- Verkehrslage und Störungsmeldungen wie Brückensperrungen, Baustellen etc. in Echtzeit, um den Verkehr umzuleiten und Stop-and-Go-Verkehr und unnötige Umwege zu reduzieren.
- Reisezeiten für planbare Ankunftszeiten (auch für die Disposition an den Terminals)
- Warnmeldungen zur frühzeitigen Erkennung von Gefahrensituationen.
- Routenempfehlungen

Informationen über Häufigkeit, Ort und Art von Unfällen liefert die Hamburger Polizei. Die HPA wertet diese Daten aus und nutzt sie als Grundlage für die Verkehrsplanung – wie am Finkenwerder Ring im westlichen Hafengebiet. Mit bis zu 250 Unfällen pro Jahr ist dieser Verkehrsknoten ein Unfallschwerpunkt in Hamburg. Seit 2015 konnte die Unfallrate (Unfälle pro 1 Mio. Kfz Kilometern) in den Hauptverkehrsstraßen von 6,5 auf 5,4 (2022) reduziert werden.

Maßnahmen zur Effizienzsteigerung

Das Projekt Digitalisierung der Lichtsignalanlagen-Infrastruktur (DLSAI) beschäftigt sich mit der Kommunikation zwischen den Signalanlagen und den Verkehrsteilnehmenden. Um die notwendigen Daten zu generieren, betreibt die HPA ein umfangreiches Netzwerk von Sensoren und Kameras. Das Projekt SANTANA (Service and Data Network Port of Hamburg) nutzt die Verkehrsdaten und berechnet mit einem speziellen Prozessor und maschinellem Lernen in Sekundenschnelle die optimale koordinierte Ampelschaltung über ein Teilnetz im Hafen. Auf diese Weise sollen die Lichtsignalanlagen flexibel und in Echtzeit auf die Verkehrssituation reagieren, um den Verkehrsfluss in einem wichtigen Bereich des Hafens zu verstetigen und Staus zu vermeiden.

ÖFFENTLICHER UND PRIVATER HOCHWASSERSCHUTZ

Im Zuge der durch den Klimawandel zu erwartenden Zunahme von Hochwasserereignissen muss sich der Hafen zukünftig verstärkt mit einer Erhöhung der Schutzhöhe, veränderten Niedrigwasserständen und Extremniederschlägen auseinandersetzen. Darüber hinaus muss eine Strategie entwickelt werden, um die Widerstandsfähigkeit und Lebensdauer verschiedener Bauwerke zu erhöhen. Diese wird im Rahmen des neuen Risiko- und Nachhaltigkeitsmanagements für die privaten Polderbeteiligungen durch die HPA Polder Hamburg GmbH erarbeitet. Ziel ist die Instandhaltung, Erhaltung, Erhöhung und ggf. der Neubau der privaten Schutzlinien mit einer Länge von über 97 km, mehr als 800 Hochwasserschutztoeren und tausenden Pumpenanlagen auf eine Schutzhöhe von mindestens 8,10 m (zuzüglich Wellenauflauf) bis zum Jahr 2050. Ein wichtiger Aspekt ist auch die notwendige organisatorische Anpassung und Automatisierung der Verteidigung aufgrund des zu erwartenden Fachkräftemangels. Gemeinsam mit den Nutzerinnen und Nutzern und den Mieterinnen und Mietern der HPA soll der Hochwasserschutz für das gesamte Hafengebiet nachhaltig sichergestellt werden, um den Hafenbetrieb auch bei Sturmfluten weitestgehend funktionsfähig zu halten.

Die HPA ist im Bereich des Hochwasserschutzes hoheitlich tätig: Zum einen als umfassend zuständige Dienststelle für ca. 26 km zu betreuende öffentliche Hauptdeichlinie, die an den Hafen angrenzt, zum anderen in übergeordneter Funktion als Hafenbehörde für die Deich- und Polderaufsicht. Darüber hinaus ist die HPA für einen großen Teil der oberflächennahen Wasserhaltung sowie für die Gewässerunterhaltung und die damit verbundene Planung, Bemessung, Ausführung, Unterhaltung und den Betrieb von Sonderbauwerken mit Hochwasserschutzfunktionen verantwortlich. Dabei handelt es sich um Schleusen, Sperrwerke, Schöpfwerke und Deichsiele.

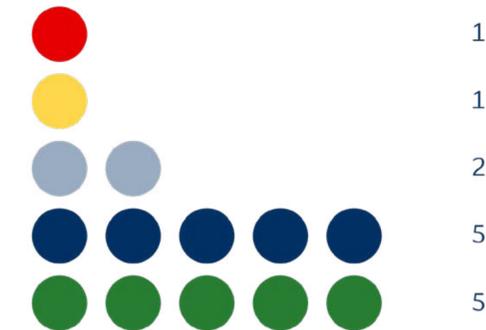
Es ist wichtig, diese Bauwerke in einem guten Zustand zu erhalten. Die privaten Hochwasserschutzanlagen sollen bis zum Jahr 2050 an den neuen Bemessungswasserstand von 8,10 m über Normalnull (Bezugspegel Hamburg-St. Pauli) angepasst werden, die öffentlichen Hochwasserschutzanlagen bereits bis zum Jahr 2042. Dabei wird ein Klimaaufschlag von 20 Zentimetern sowie eine Reserve von 60 Zentimetern berücksichtigt. Bis Ende 2023 werden im Polder Dradenau rund 1.400 m Hochwasserschutz-Wand auf der neuen Mindesthöhe fertiggestellt sein.

Für die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Schutzeinrichtungen erfolgen regelmäßige Zustandsüberprüfungen der wichtigsten Hochwasserschutzanlagen. Der Bewertung der Substanz liegt ein festgelegtes methodisches Verfahren zugrunde, (siehe Kapitel Krisenmanagement: Erhaltungsmanagement).

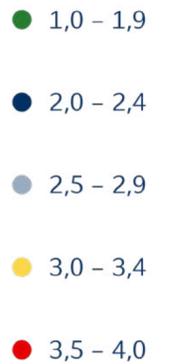
Die mittlere Zustandsnote für das Jahr 2022 liegt mit 2,4 im guten Bereich. Die Reiherstieg Sperrschleuse, eine von 14 geprüften Bauwerken, wurde als kritisch eingestuft und befindet sich bereits in der Neuplanung.

Zustand der Schleusen und Sperrwerke

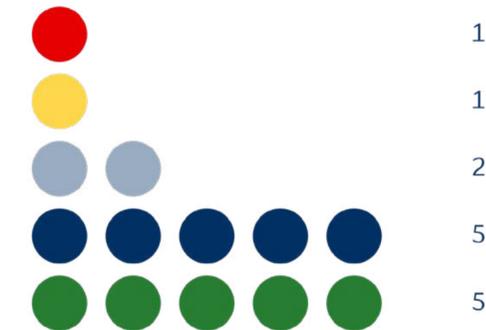
2022 – 14



Zustandsnoten



2021 – 14



2020 – 14



| Ziel | ZEIT-ZIEL | KENNZAHL | EINHEIT | 2020 | 2021 | 2022 | MASSNAHMEN |
|--|-----------|--|---------------------|-------|------|------|--|
| Wir entnehmen und behandeln 200 kt Trockensubstanz (TS) belastete Sedimente. | jährlich | Anlagenkapazität | kt TS | 200 | 200 | 200 | <ul style="list-style-type: none"> Anlagenkapazitäten vorhalten |
| Landverkehre: Wir halten die Durchschnittsgeschwindigkeit der Haupthafenroute auf dem Niveau von 2022 mit > 47 km/h. | jährlich | Verfügbarkeit Brücken | % | > 80 | > 90 | > 90 | <ul style="list-style-type: none"> hafenübergreifendes Baustellenmanagement zentrales Management Brücken-, Schleusen-, Sperrwerksöffnungen Digitalisierung der Lichtsignalanlagen-Infrastruktur |
| | | Durchschnittsgeschwindigkeit der Haupthafenroute | km/h | 42,27 | 47,2 | 47,7 | |
| Landverkehre: Wir erhöhen das Sicherheitsniveau im Straßenverkehr und reduzieren die Unfallrate auf unter 3,9. | 2030 | Unfallrate | Unfälle/Mio. Kfz-km | 4,2 | 4,6 | 5,4 | <ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeitsbegrenzungen Knotenpunkte übersichtlicher gestalten |
| Bahnverkehre: Wir steigern die Effizienz bei der Abfertigung von Zügen pro Tag auf 235. | 2030 | Effizienz | Züge/Tag | 205 | 211 | 210 | <ul style="list-style-type: none"> Effiziente Ablaufsteuerung Anreize Entgeltsystem |
| Bahnverkehre: Die Zugauslastung im Containerverkehr soll 80 TEU pro Zug erreichen. | 2030 | Zugauslastung Containerverkehre | TEU/Zug | 74,8 | 76,1 | 76,1 | <ul style="list-style-type: none"> Ausbau Westumfahrung „Alter Süderelbe“ |
| Bahnverkehre: Der Bahnanteil im Containerverkehr soll auf 55% gesteigert werden. | 2030 | Modal Split Bahnanteile Containerverkehre | % | 46,9 | 51,5 | 50,5 | <ul style="list-style-type: none"> Anreizbasiertes Entgeltsystem |
| Bahnverkehre: Der Bahnanteil an der umgeschlagenen Tonnage erreicht mindestens 50%. | 2030 | Modal Split Bahnanteile Tonnage | % | 50,7 | 52,8 | 53,9 | <ul style="list-style-type: none"> Anreizbasiertes Entgeltsystem |
| Wir bewerten den Zustand der Verkehrsinfrastruktur regelmäßig und erhalten alle relevanten Bauwerke in einem guten Zustand (2,0–2,4). | jährlich | Straßenbrücken | Zustandsnote | 2,2 | 2,5 | 2,5 | <ul style="list-style-type: none"> Erhaltungskonzepte Zustandsbewertung Instandhaltungsmaßnahmen |
| | | Bahnbrücken | | 1,8 | - | 1,7 | |
| | | Haupthafenroute | | 2,2 | - | - | |
| | | Sperrwerke und Schleusen | | 2,4 | 2,3 | 2,4 | |

SELBSTVERPFLICHTUNG WESENTLICHES THEMA:
FLÄCHE

→ Als Universalhafen wollen wir die Wertschöpfung im Hafen diversifizieren und verantwortungsvoll gestalten. Dafür entwickeln wir die Flächenvergabe-kriterien kontinuierlich weiter und stellen ihre Einhaltung sicher.

BEITRÄGE ZU DEN SDG



FLÄCHENSTRATEGIE

Die Flächen sind eine der wertvollsten Ressourcen und bilden die zentrale Grundlage des Hafenbetriebs sowie einer vielfältigen Unternehmenslandschaft. Sie werden daher durch eine geeignete Flächen- und Ansiedlungsstrategie bedarfsgerecht und möglichst umwelt- und gesellschaftsverträglich weiterentwickelt.

Die HPA verfügt über einen Großteil der Hafensflächen im Hafennutzungsgebiet und über folgende Vermögenswerte:

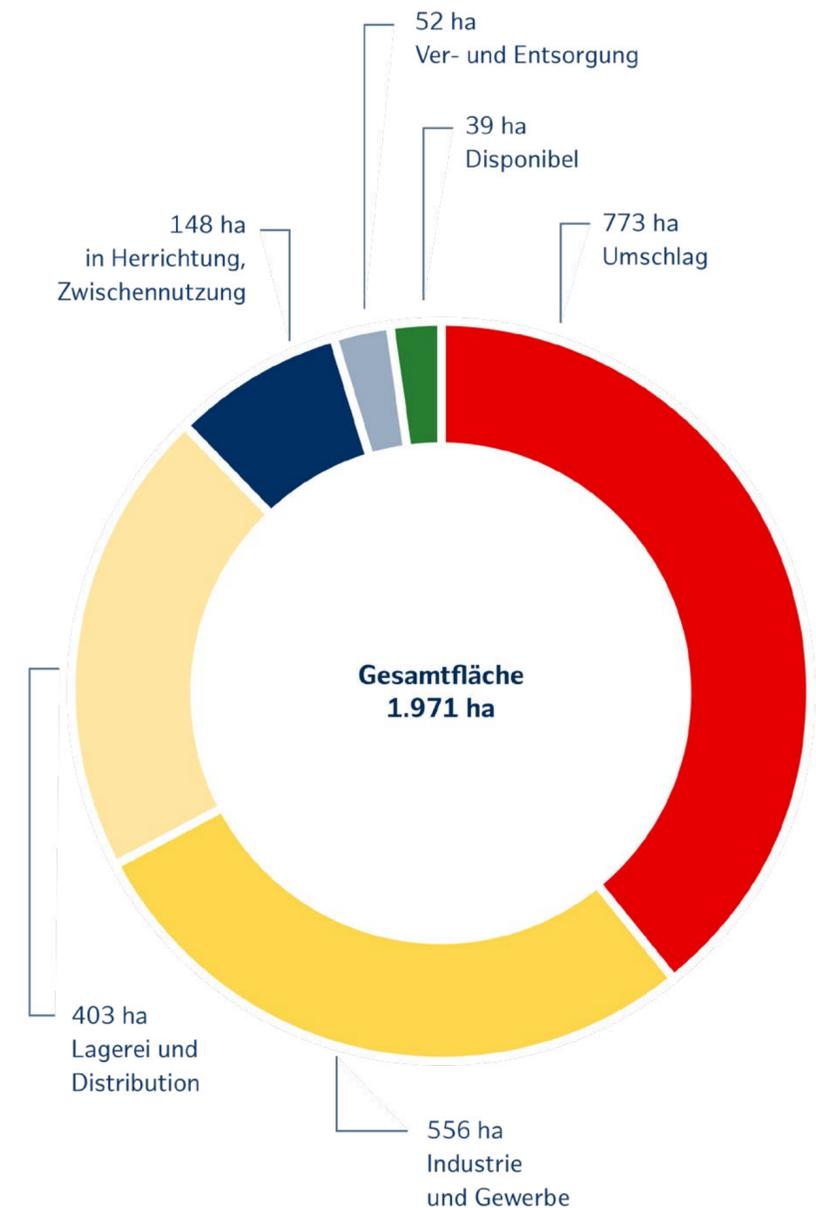
- 1.971 Hektar vermietete und vermietbare Flächen
- 75 Kaimauern mit einer Länge von insgesamt ca. 36,5 Kilometern
- 132 Gebäude
- 170 schwimmende Anlagen

Zur effizienten Steuerung der Ansiedlungs- und Flächenstrategie hat die HPA ein Portfolioboard eingerichtet, welches aus Führungskräften besteht und eine Beratungs- und Beschlussfunktion wahrnimmt. Es dient der Vorbereitung und Abstimmung von Entscheidungsvorlagen. Vertragsabschlüsse, die die HPA-Organisation wesentlich beeinflussen, oder bestimmte Wertgrenzen übersteigen, werden zudem an die Geschäftsführung berichtet. Darüber hinaus werden Abschlüsse von besonderer Bedeutung auch dem Aufsichtsrat berichtet oder diesem zur Entscheidung vorgelegt.

Flächennutzung

In den Jahren 2021 und 2022 gab es eine Flächenveränderungen im Hafengebiet. Ein Teilbereich des kleinen Grasbrook wurde gemäß Bürgerschafts-Drucksache an die FHH übertragen, um in diesem Bereich die städtebauliche Realisierung des neuen Stadtteils „Grasbrook“ zu ermöglichen. Das Hafennutzungsgebiet beträgt nunmehr 6.245 Hektar, davon sind 3.045 Hektar Wasserflächen. Die Landflächen im Hafennutzungsgebiet des Hamburger Hafens umfassen ca. 3.200 Hektar.

Vermietbare und vermietete Flächen (Gesamt: 1971 Hektar)



Die Strategie und Ziele

Im Rahmen ihrer Ansiedlungs- und Flächenstrategie verfolgt die HPA für den Universalhafen Hamburg nachhaltige Vergabekriterien. Im Wesentlichen geht es dabei um die konsequente Stärkung des lokalen Ladungsaufkommens und den Erhalt der Branchenvielfalt, unter anderem mit einer intensivierte Ansiedlung von produktiver Industrie und Gewerbe sowie mit der Konzentration auf wertschöpfungs- und arbeitsintensive Sektoren.

Die Folgen des Klimawandels betreffen auch den Hamburger Hafen und werden neben der Dekarbonisierung und der Ressourcenverknappung perspektivisch die Geschäftsmodelle beeinflussen. Nutzungskonzepte für Flächen und Infrastrukturen müssen zukünftig flexibler und anpassungsfähiger gestaltet werden. So zielt die Immobilienstrategie auch auf eine verstärkte *Nutzungsintensivierung* ab, etwa durch mehrgeschossige Bebauung oder Multi-Purpose-Anlagen, die eine gezielte Drittverwendung ermöglichen. Handlungsgrundlage ist ein effizienter Umgang mit Landfläche und Wasserfläche als wertvolle Ressourcen.

Langfristige Entwicklungsschwerpunkte

Das Hafengebiet ist in rund 90 wirtschaftliche Einheiten unterteilt, welche in sieben Regionalgebieten zusammengefasst sind. Dabei zeigen die Regionalgebiete die Potenziale des jeweiligen Hafensbereichs, wie z.B. Seeschiffstiefe oder City-Nähe und die infrastrukturelle Anbindung, auf. Für die Wirtschaftseinheiten gelten in der Regel objektstrategische Ziele, die aus den übergeordneten Zielen der Regionalgebiete abgeleitet werden. Auf dieser Grundlage werden Gebiete entwickelt, in denen bestimmte Branchen verstärkt angesiedelt werden sollen.

In diesem Zusammenhang liefern Machbarkeitsstudien detailliertere Informationen für eine gezielte Transformation einzelner Gebiete im Hafen. Eine solche Machbarkeitsstudie liegt für folgende Teilbereiche oder ganze Wirtschaftseinheiten vor: Ellerholzweg, Shell-Gelände Worthdamm, Shell-Gelände Hohe Schaar/Kattwykdamm, Ellerholzdamm, Steinwerder Süd, Alte Schleuse und Peutestraße.

Für die weitere Entwicklung des Hafens ist es daher unabdingbar, die industrielle Nutzung am Rand des Hafengebiets mit der heranrückenden sensiblen Nutzung, wie der Wohnbebauung, in Einklang zu bringen. Die HPA arbeitet gemeinsam mit verschiedenen Stakeholdern daran, Lösungen zu entwickeln, die sowohl den Betrieben als auch den Anforderungen der Stadtentwicklung gerecht werden. Im Berichtszeitraum hat die HPA insbesondere die städtebaulichen Vorhaben auf dem kleinen Grasbrook, in Wilhelmsburg, in Harburg und auf der Veddel Nord aktiv begleitet.

Flächenvergabekriterien

Grundsätzlich gelten bei Grundstücksvergaben im Hamburger Hafen alle geltenden Rechtsvorschriften für Anstalten öffentlichen Rechts, insbesondere das Hafentwicklungsgesetz (HafenEG). Darüber hinaus erfolgen die Vermietungen von größeren, wirtschaftlich bedeutenderen Grundstücken im Rahmen eines transparenten, diskriminierungsfreien und europaweiten Bieterverfahrens.

Folgende nachhaltige Kriterien sind bei der Flächenvergabe relevant:

- **Umwelt- und Klimaschutz:** Entscheidend ist unter anderem das Engagement der Mieterinnen und Mieter im Bereich Umwelt- und Klimaschutz, besonders die Aspekte Clean Production, Green Building und CO₂-Ziele werden hierbei bewertet. Außerdem sind zehn Prozent

der Mietfläche von den Mieterinnen und Mietern als offene Vegetationsflächen herzurichten und mit einheimischen, standortgerechten Laubbäumen und Gehölzen locker zu bepflanzen und zu unterhalten.

- **Wertschöpfung:** Bevorzugt werden Unternehmenstätigkeiten, die auf Sektoren mit hoher Wertschöpfung und hoher Arbeitsintensität abzielen.
- **Arbeitsplatzanzahl und -wertigkeit:** Nach Möglichkeit sollen sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze geschaffen werden.
- **Nachbarschaftliche Belange:** Ein Betrieb muss sich in seine Umgebung einfügen. Das bedeutet, dass aus nachbarschaftsrechtlichen Gründen auf bereits ansässige Unternehmen Rücksicht genommen werden muss, auch wenn von neuen Mieterinnen und Mietern beeinträchtigende Emissionen ausgehen könnten – und andersherum. Bei der möglichen Ansiedlung eines Hafenbetriebes ist zu prüfen, ob die Lärm-, Licht-, Schadstoff- und Geruchsemissionen eines geplanten Dreischichtbetriebes negative Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete haben können.

Der Hamburger Hafen besitzt mit dem hohen Schienenanteil am Modal Split und großen Potenzialen für die Binnenschifffahrt eine hervorragende Ausgangsposition zur weiteren Reduktion von transportbedingten Emissionen. Die Steigerung des Güterverkehrs via Bahn und Schiff zur Entlastung der Straßen bleibt ein wichtiges Ziel, besonders bei der Ansiedlung verkehrsintensiver Betriebe. Dabei sollen insbesondere Standorte mit bi- und trimodalen Anbindungsmöglichkeiten genutzt werden.

Auch die Erreichung der THG-Neutralität im Betrieb und die verstärkte Nutzung ökologischer Verkehrsträger werden künftig eine größere Bedeutung bei der Vergabe einnehmen. Nicht zuletzt haben Unternehmen, die Ladungsströme in den Hamburger Hafen lenken und langfristig an ihn binden, eine hohe Priorität bei der Grundstücksvergabe. Eine Neuauflage der Vergabekriterien ist für 2023/2024 geplant.

Neuvermietungen

| | 2021 | | 2022 | |
|---------------------|--------|----------------------|--------|----------------------|
| | Anzahl | Fläche | Anzahl | Fläche |
| Grundstücke | 8 | 12,4 ha | 11 | 18,3 ha |
| Gebäude | 2 | 5.611 m ² | 1 | 5.715 m ² |
| schwimmende Anlagen | 6 | | 0 | |

Im Berichtszeitraum wurden 28 Mietverträge und zwei Optionsvereinbarungen geschlossen (siehe Tabelle). Die im Berichtszeitraum neu abgeschlossenen Mietverträge sind darauf ausgelegt, dass die Grundstücke effektiv und effizient hinsichtlich der Nutzungen sowie der Bebauung genutzt werden.

Landstrom

Die Auswirkungen des Hafens auf die Menschen in der Stadt sind zu reduzieren. Dazu sollen Landstromanlagen für Seeschiffe installiert und Containerschiffe und Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeit mit Ökostrom versorgt werden, um die Entstehung von Treibhausgasen und Luftschadstoffen zu vermeiden.

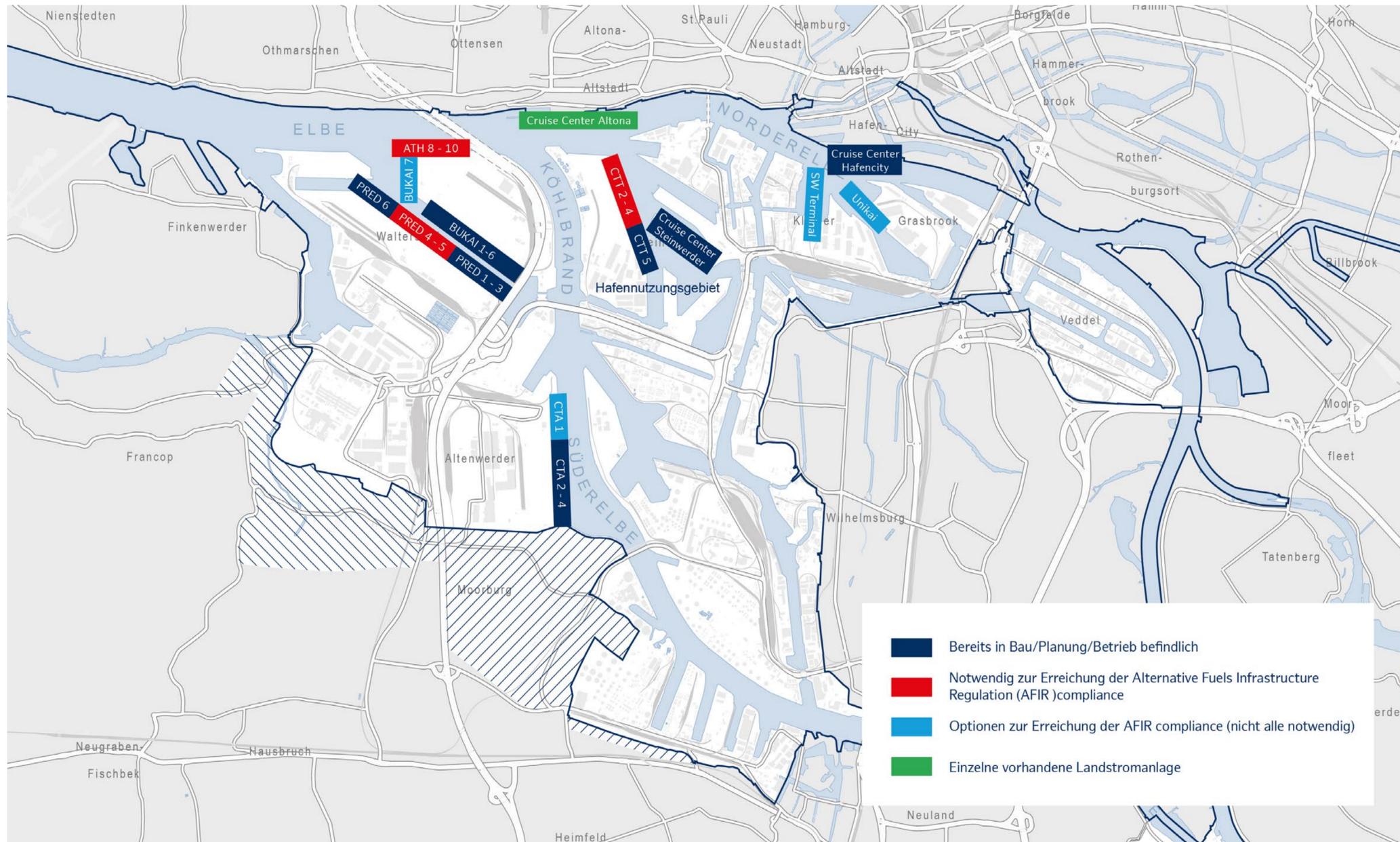
Mit dem europäischen Klimagesetz (Verordnung (EU) 2021/1119) wird die Erreichung des Klimaziels der EU, die Treibhausgasneutralität im Kontext des *Netto-Null Zieles*⁴, zu einer rechtlichen Verpflichtung. Die EU-Länder arbeiten an neuen Rechtsvorschriften, um das notwendige Zwischenziel, die THG-Emissionen bis 2030, um mindestens 55 Prozent zu senken, zu erreichen.

Für den Hamburger Hafen hat diese Entwicklung erhebliche Auswirkungen auf den Ausbau und die Nutzung von Landstromanlagen. Das heißt, dass Seehäfen mit jährlich mindestens 50 Hafenaufhalten großer Fahrgastschiffe oder 100 Hafenaufhalten von Containerschiffen bis 2030 eine landseitige Stromversorgung für diese Schiffe bereitstellen müssen. Ergänzend werden in der FuelEU Maritime (Verordnung (EU) 2023/1805) zusätzliche Vorschriften für den emissionsfreien Energieverbrauch an Liegeplätzen eingeführt, nach denen Fahrgastschiffe und Containerschiffe in Häfen eine landseitige Stromversorgung oder alternative emissionsfreie Technologien nutzen müssen.

Diese gesetzlichen Anforderungen werden dazu beitragen, die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Luftverschmutzung deutlich zu reduzieren.



Übersicht der Landstromanlagen für Seeschiffe im Hamburger Hafen



Die HPA hat bereits 2015 die erste Landstromanlage in Betrieb genommen und konnte so bereits frühzeitig die Weichen stellen, um die zukünftigen regulatorischen Anforderungen zu erfüllen. Derzeit befinden sich dreizehn weitere Anschlusspunkte im Bau bzw. in der Planung.

Die Ausstattung von Liegeplätzen mit ebenfalls hohen Anlaufzahlen ist zwingend erforderlich. Darüber hinaus müssen auch einige Liegeplätze mit geringeren Anlaufzahlen mit Landstromanlagen ausgestattet werden, um die hohen Anforderungen der Regulierung zu erfüllen. Bereits heute werden ca. 100 Mio. € in den Bau von Landstromanlagen investiert, wovon 50 Prozent vom Bund gefördert werden. Um die ab 2030 oben genannten Verordnungen einhalten zu können, müssen nach ersten Schätzungen weitere 75 Mio. € in den Ausbau von Landstromversorgung investiert werden.

Hafenentwicklungsprojekt Steinwerder

Grundlage für die Entwicklung zusätzlicher Hafensflächen ist der effiziente Umgang mit Land- und Wasserflächen. Bei der Planung der Umstrukturierung des Steinwerder Hafens wird dieser Anspruch durch die Schaffung und den Schutz von Biotopen sowie ein ressourcenschonendes Stoffstrommanagement vorbildlich und zukunftsweisend umgesetzt.

Durch die Schaffung tidebeeinflusster Biotope kann der vorhabensbedingte Verlust geschützter Biotopstrukturen vollständig vor Ort erhalten werden, so dass die wichtige Trittsteinfunktion dieser Strukturen im Hafen weiterhin gewährleistet ist.

Artenschutzrechtlich relevante Arten (hier Turmfalke und Mäusebussard) werden durch vorgezogene Artenhilfsmaßnahmen geschützt. Nachteilige Auswirkungen auf aquatische Organismen (insb. Fischbestände und Muschelvorkommen) werden durch bauzeitliche und -technische Regelungen bzw. Umsiedlungsmaßnahmen weitgehend reduziert.

Darüber hinaus werden im Rahmen eines Ökopools umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Hafens durchgeführt, die in vielfältiger Weise dem Arten- und Biotopschutz dienen.

Im Rahmen der Baumaßnahme werden zur Verfüllung der Wasserfläche nahezu ausschließlich hafennahe Böden verwendet. Durch den lokalen Bezug aus anderen Baumaßnahmen bzw. aus der Unterhaltungsbaggerung können sehr kurze Stoffkreisläufe gebildet werden, was zu kurzen Transportwegen und einem sehr hohen Maß an Ressourcenschonung beiträgt. Insgesamt werden ca. 2,3 Mio. m³ Böden benötigt. Davon können ca. 1,1 Mio. m³ aus dem Rückbau von Landflächen generiert werden. Weitere ca. 500 Tausend m³ können aus der Maßnahme Kreesand generiert werden, die bereits vor Ort zum Einbau gelagert werden. Ca. 400 Tausend m³ können aus der Unterhaltungsbaggerung zugeliefert werden.

| ZIEL | ZEIT | KENNZAHL | EINHEIT | 2020 | 2021 | 2022 | MASSNAHMEN |
|--|------|--|---------------------|-------|----------------|------|---|
| Wir wollen die Auswirkungen des Hafens auf die Menschen in der Stadt reduzieren. Dafür werden wir für See- und Binnenschiffe Landstromanlagen installieren und streben an, alle Containerschiffe und Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeit mit Ökostrom zu versorgen. | 2030 | Gelieferter Ökostrom an Seeschiffe | MWh | 2.312 | 0 ⁴ | 677 | <ul style="list-style-type: none"> • Landstromanlagen bauen • Preislich attraktive Anreize entwickeln |
| | | Durch Ökostrom eingesparte THG-Emissionen der Seeschiffe | t CO _{2eq} | 1.096 | 0 | 264 | |
| | | Landstromanlagen für Seeschiffe | Anzahl | 1 | 1 | 1 | |

⁴ Im Coronajahr 2021 fanden keine Kreuzfahrten statt.



05

Klima und Biodiversität

SELBSTVERPFLICHTUNG WESENTLICHES THEMA:
EMISSIONEN

→ Wir verpflichten uns dem hohen Ambitionsniveau des städtischen Zieles der Klimaneutralität⁵ bis 2040 für die Einhaltung des 1,5° C Limit des Pariser Abkommens. Die entsprechenden Maßnahmenpläne passen wir kontinuierlich den neuen Entwicklungen an.

BEITRÄGE ZU DEN SDG



⁵ Klimaneutralität wird synonym mit dem Begriff Treibhausgasneutralität im Kontext des Netto-Null Zieles verwendet, womit die Reduzierung der Emissionen der Scopes 1, 2 & 3 auf Null oder ein Restniveau und die Neutralisierung aller Restemissionen durch Beseitigung von Kohlenstoff aus der Atmosphäre gemeint ist.

KLIMASCHUTZ

Die Geschäftstätigkeit der HPA verursacht Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Klima. Mit ihren Umweltleitlinien bekennt sich die HPA zum Vorsorgeprinzip und zum Umwelt-, Klima- und Naturschutz, zur Energieeffizienz und der Vermeidung von schädlichen Beeinträchtigungen der Lebensqualität der Menschen in der Stadt.

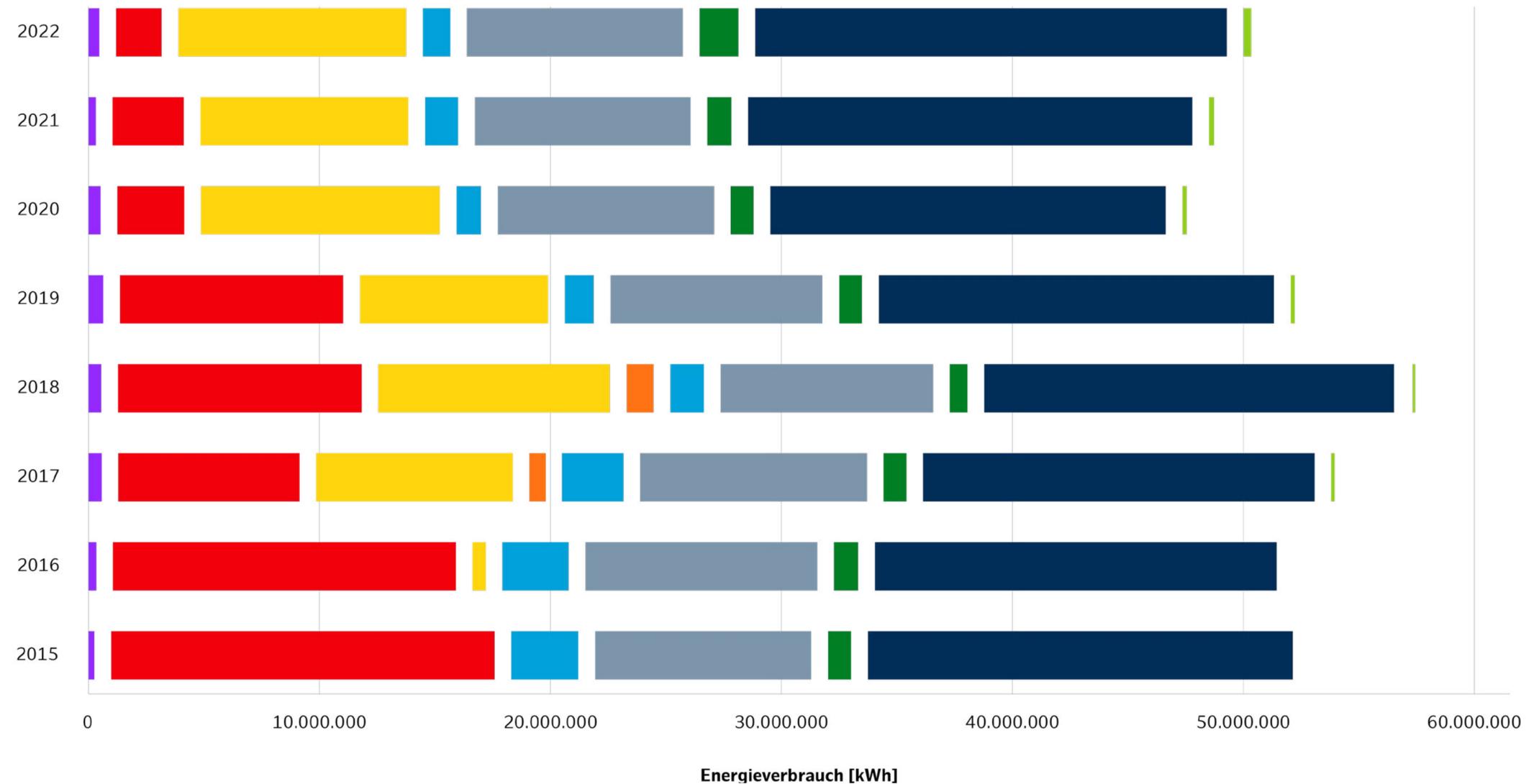
Energieverbrauch

Seit 2013 werden die Energieströme des HPA-Konzerns erfasst, wobei sich die Vollständigkeit der Daten von Jahr zu Jahr deutlich verbessert hat. Mit der Einführung der ISO 50001 im Jahr 2015 verfügt der Konzern über ein zertifiziertes Energiemanagementsystem und erfüllt damit die Anforderungen des Energiedienstleistungsgesetz (EDL-G).

Der Energieverbrauch sinkt durch die zahlreichen Effizienzmaßnahmen der letzten 13 Jahre kontinuierlich. Die effektivsten und effizientesten Maßnahmen sind:

- Temperaturabsenkungen in den Gebäuden
- Einsatz von LED
- Optimierung der Frequenzregelung
- Energetische Gebäudesanierungen
- Routenoptimierung und Training für effizientes Fahren
- Beschaffung energiesparender technischer Geräte

Energieverbrauch des HPA-Konzerns



Der Energieverbrauch schwankt aufgrund des volatilen Wärmebedarfs und den Einsätzen der Schiffsflotte. Im Trend der Jahre 2013 bis 2022 ist jedoch eine deutliche Abnahme erkennbar.

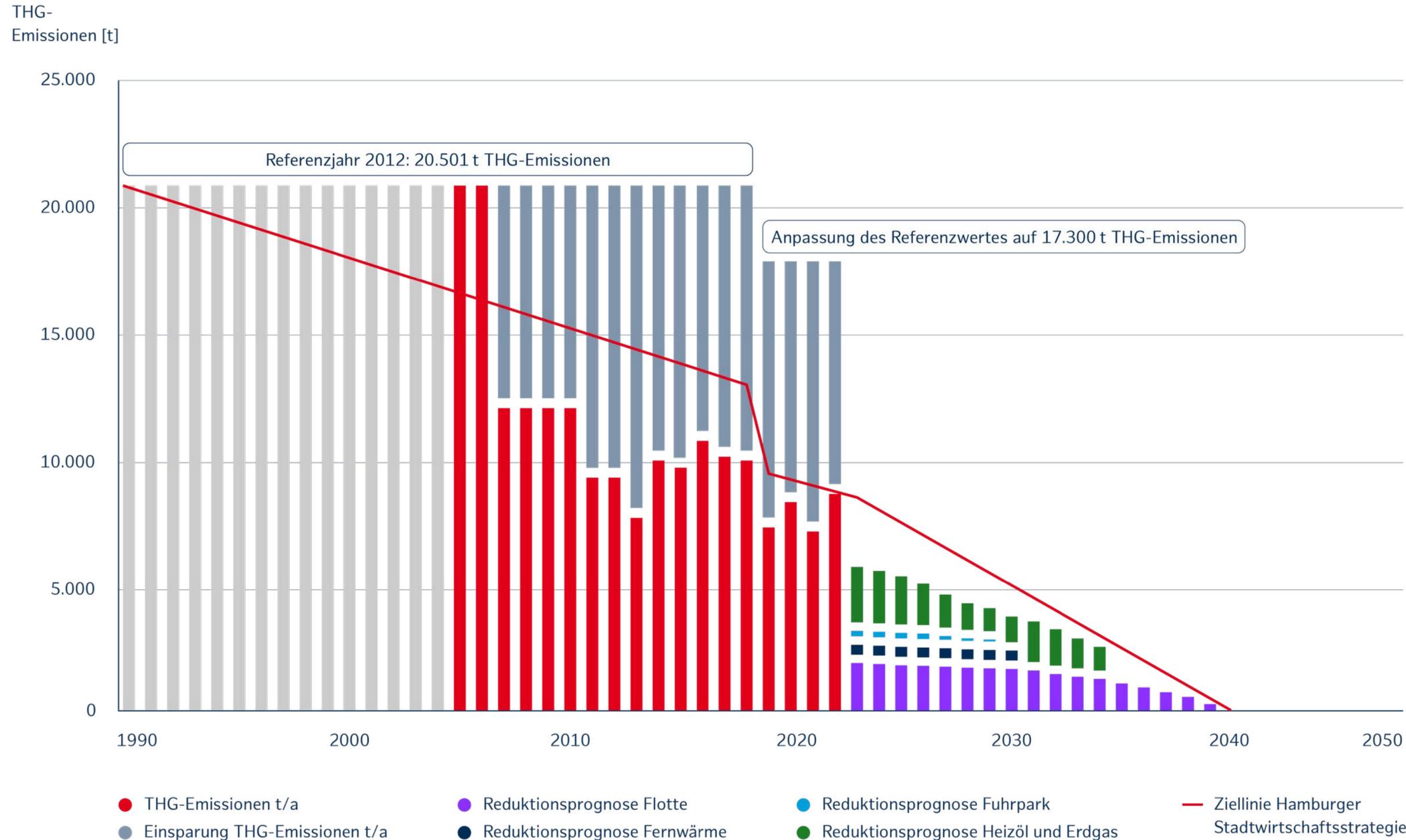
Der Anteil der Energie aus erneuerbaren Quellen betrug im Jahr 2022 durch den Bezug von Ökostrom sowie durch die eigenen Photovoltaik- und Wärmepumpenanlagen 44,6 Prozent des Gesamtenergiebedarfs.

Strategie zur Reduzierung der THG Emissionen

Die HPA hat sich verpflichtet, bis 2040 die Treibhausgasneutralität im Kontext des Netto-Null Zieles zu erreichen, um dazu beizutragen, die globale Erwärmung auf < 1,5 C zu begrenzen. Die Treibhausgasemissionen werden in Anlehnung an das Greenhouse Gas Protocol (GHG) berechnet und nach den Scopes 1-3 bilanziert. Im Folgenden werden die THG-Emissionen auch als CO₂eq bezeichnet. Die HPA hat sich zum Ziel gesetzt, ihre THG-Emissionen Scope 1-2 bis zum Jahr 2040 um nahezu 100 Prozent und bis 2030 um 55 Prozent zu mindern. Eine entsprechende Klimaschutzstrategie zur Zielerreichung der THG-Emissionen Scope 1+2 wurde bereits im Jahr 2011 entwickelt und wird seitdem fortgeschrieben, sie enthält Reduktionspfade und benennt sehr konkrete messbare Ziele.



Visualisierung der Zielerreichung THG-Emissionen Scope 1+2



Scope 1 und 2

THG-Emissionen aus Kälteanlagen sind aufgrund ihrer geringen Anzahl nicht in der Bilanz enthalten. Schwefelhexafluorid (SF₆) Gase in Schalträumen sind vorhanden, aber nicht quantifizierbar und werden sukzessive ersetzt. Methanemissionen (CH₄) aus Schlick-Deponien werden erfasst – mögliche Restemissionen werden zukünftig ermittelt. Weitere Quellen von Treibhausgasen sind nicht bekannt.

Bei der Messung der Zielerreichung nutzt die HPA einen modellhaften Ansatz zur Abbildung der THG-Emissionen (Scope 1+2) im Vergleich zu 1990. 2012 hat die HPA ihre erste valide THG-Bilanz (Scope 1+2) ermittelt. Diese betrug 20.501 Tonnen CO_{2eq} und wurde als Referenzwert für die Modellierung auf das Jahr 1990 übertragen. Aufgrund der Vermietung eines Teils der Schiffe der Flotte (Scope 3) und des dadurch deutlich reduzierten Treibstoffverbrauchs (Scope 1) wurde der Referenzwert für 2019 angepasst und auf 17.300 Tonnen CO_{2eq} gesenkt. Weitere Anpassungen werden vorgenommen, wenn sich zukünftig wesentliche Änderungen im Emissionsverhalten des Geschäftsmodells ergeben.

Da die HPA 2005 gegründet wurde und vorher weder messbare Klimagase entstanden sind noch gemindert wurden, sind die Balken hellgrau gekennzeichnet. Die roten Balken bilden die jährlichen THG-Emissionen bis 2022 ab und ergeben sich aus der Differenz zwischen dem Referenzwert und der jährlichen Minderung (dunkelgraue Balken). Die Reduktionsprognose basiert auf dem Ausstiegsszenario der Klimaschutzstrategie.

Erste Minderungen konnten in den Jahren 2007 bis 2011 durch den Kauf von Emissionszertifikaten erreicht werden. Ab 2020 bezieht die HPA für alle Tochtergesellschaften über den Stromliefervertrag der FHH zu 100 Prozent hochwertigen Ökostrom mit einem Emissionsfaktor von 0 kg CO_{2eq}/kWh. Im Jahr 2019 konnten bereits über 50 Prozent gegenüber dem Referenzwert von 2019 der Scope 1+2 der CO_{2eq}-Emissionen gemindert werden.

Durch die verschiedenen oben genannten Effizienzmaßnahmen konnte im Jahr 2022 eine zusätzliche Reduktion der Scope 1+2 Emissionen in Höhe von 353 Tonnen CO_{2eq} erreicht werden. Die kumulierte THG-Einsparung (s. dunkelgraue Balken in der Visualisierung auf S. 60) seit 2011 beträgt 168.442 Tonnen CO_{2eq}.

Kumulierte CO_{2eq}-Minderung Scope 1+2 in Tonnen seit 1990 und Zielwerte für 2030 und 2040

| | 1990 BIS 2020 | 2021 | 2022 | 2030 | 2040 |
|----------------|---------------------|----------------|----------------|---------|---------|
| Zielwert | 126.561 | 134.847 | 141.431 | 228.315 | 378.519 |
| Istwert | 148.447 | 159.168 | 168.442 | | |

Zur Zielerreichung 2040 Scope 1+2 wird neben der Regelaufgabe „Energieeinsparung und Energieeffizienz“ der sukzessive Ausstieg aus den fossilen Energieträgern *angestrebt*:

- Heizöl bis 2025
- Erdgas bis 2030
- Kraftstoffe zu 50 Prozent bis 2030 (beziehungsweise eine 50-prozentige THG-Minderung)
- Kraftstoffe zu 100 Prozent bis 2040
- alle neuen Gebäude und Objekte sind THG-frei zu planen bzw. zu beschaffen

Diese Ziele und mögliche Reduktionspfade sind in der Klimaschutzstrategie beschrieben. Die Strategie wird jährlich evaluiert und an aktuelle Entwicklungen und Forschungsergebnisse angepasst.

Scope 3

Im Jahr 2017 wurde damit begonnen auch die Scope 3 THG-Emissionen in Anlehnung an das GHG Protokoll zu bilanzieren. Mittlerweile liegen umfangreiche Ergebnisse für die Emissionen der Kategorien 4, 5, 6 und 13 des GHG Protokolls vor. Diese umfassen Emissionen aus dem vorgelagerten Transport von eingekauften Waren und Dienstleistungen (Kat. 4), abfallbezogene Emissionen (Kat. 5), Emissionen aus Geschäftsreisen (Kat. 6) und Emissionen, die aus der Vermietung von Sachanlagen resultieren (Kat. 13). Im Jahr 2022 betragen die Scope 3 CO_{2eq}-Emissionen 44.020 t. Über die Vollständigkeit der Erfassung je Kategorie kann derzeit noch keine valide Aussage getroffen werden.

Der Hauptanteil der THG-Emissionen in Höhe von 42.035 Tonnen CO_{2eq} ist der Kategorie 5 zuzuordnen. Sie entstanden beim Transport von Abfällen und Sedimenten. Dabei wird unterschieden zwischen Scope A, den betrieblich bedingten Abfällen der HPA, die in der Regel wiederkehrend anfallen und Scope B, den projektbezogenen Abfällen, bei denen die HPA nicht Abfallerzeugerin ist und die volatil anfallen, wie beispielsweise die Mengen aus der Wassertiefenunterhaltung, die den größten Anteil der Transportemissionen ausmachen.

Immobilien

Der Immobilienbereich der HPA hat einen Klimaschutz-Aktionsplan entwickelt, der Transformationspfade und konkrete Wege aufzeigt, um die Klimaschutzziele bestmöglich, d. h. um Klimaschutzziele kosten- und ressourceneffizient, zu erreichen. Darüber hinaus dokumentiert der jährlich zu erstellende Klimaschutz-Fortschrittsbericht ergebnisorientiert den seit dem letzten Bericht erfolgten Fortschritt auf. Dabei soll der Fortschrittsbericht auch die Entwicklung der THG-Emissionen und Energieverbräuche im Zeitverlauf transparent darstellen.

Flotte Hamburg

Die Flotte Hamburg modernisiert ihre Schiffe und richtet sie dabei gleichzeitig umwelt- und klimafreundlich aus.

Um einen Beitrag zum Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger vor den negativen Auswirkungen von Feinstaub sowie Stick- und Schwefeloxiden zu leisten, setzt die Flotte Hamburg flächendeckend einen synthetischen Dieselkraftstoff auf Erdgasbasis (Gas-to-Liquid (GtL)) ein, stattet alle Neubauten mit Abgasnachbehandlungssystemen (Stickstoffkatalysatoren und Partikelfiltern) aus und rüstet diese ebenso auf allen Bestandsschiffen nach, auf denen dies technisch möglich ist.

KLIMASCHUTZ

KLIMAWANDELFOLGEN

BIODIVERSITÄT

MASSNAHMEN ZUM UMWELT-, KLIMA- UND NATURSCHUTZ

Ergänzt wird dieses Maßnahmenpaket um die Nutzung alternativer Antriebe. So betreibt die Flotte Hamburg bereits drei Plug-in-Hybridschiffe, die den Hafen sowohl bis zu 120 Minuten pro Schicht emissionsfrei via Elektromotor als auch durch den Einsatz von GtL und Abgasnachbehandlungen emissionsarm befahren.

Insbesondere die beiden im Jahr 2021 in Betrieb genommen Feuerlöschschiffe „Dresden“ und „Prag“, die multifunktional eingesetzt werden können, leisten einen wichtigen Beitrag durch die emissionsfreien Fahrten.

Der Betrieb im elektrischen Modus hat zusätzlich durch den Wegfall von Lärm und Vibrationen einen positiven Effekt auf das Gewässer-Ökosystem und entlastet die Menschen.

Effizienzgewinne durch multifunktionale Schiffe, ein kluges Pooling und kundenorientierte Einsatzplanung ermöglichen parallel die Stilllegung älterer Schiffe und eine stärkere Auslastung umweltfreundlicher Schiffe.

Konkret wurden in den Jahren 2021 und 2022 auf weiteren fünf Schiffen Abgasnachbehandlungen nachgerüstet. Auf diesem Wege konnten im Berichtszeitraum die Luftschadstoffemissionen von rund 3,6 Tonnen Stickoxiden (NOx) und 0,1 Tonnen Feinstaub (PM) vermieden werden. Seit 2018, dem ersten vollen Geschäftsjahr, in dem die Flotte Hamburg die Schiffe verantwortet, konnten die Emissionen in Bezug zur erbrachten Leistung (g/kWh) um 24 % (NOx) respektive 41 % (PM) gesenkt werden.

Den Weg in die Zukunft beschreitet die Flotte Hamburg weiter mit Offenheit für unterschiedlichste technologische Lösungen und innovative Ideen. So werden bereits zwei weitere Plug-in-Hybridschiffe gebaut. Ergänzt wird das Portfolio um weitere geplante Plug-in-Hybridschiffe, drei vollelektrische Arbeitsschiffe für die Alster und ein geplantes Wasserstoffschiff. Zusätzlich zur eigenen Vorreiterrolle fördert die Flotte Hamburg den internationalen wissenschaftlichen Austausch zu innovativen Schiffsantrieben.

Um in Zukunft neben Luftschadstoffen verstärkt Treibhausgase zu reduzieren, hat die Flotte Hamburg im Jahr 2022 die Entwicklung einer wissenschaftlich fundierten „Zero-Emission Strategie“ begonnen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass für die unterschiedlichen Schiffe und die vielfältigen Einsatzarten die jeweils optimale technische Lösung zur Defossilisierung gefunden wird und gleichzeitig die betriebswirtschaftliche Umsetzbarkeit der Maßnahmen gewährleistet ist. Die Strategie, die bis 2023 fertiggestellt sein soll, wird in Zusammenarbeit mit technischen Expertinnen und Experten der TU Hamburg und Ökonomen und Ökonomen der Hochschule Wismar erarbeitet.



Fuhrpark

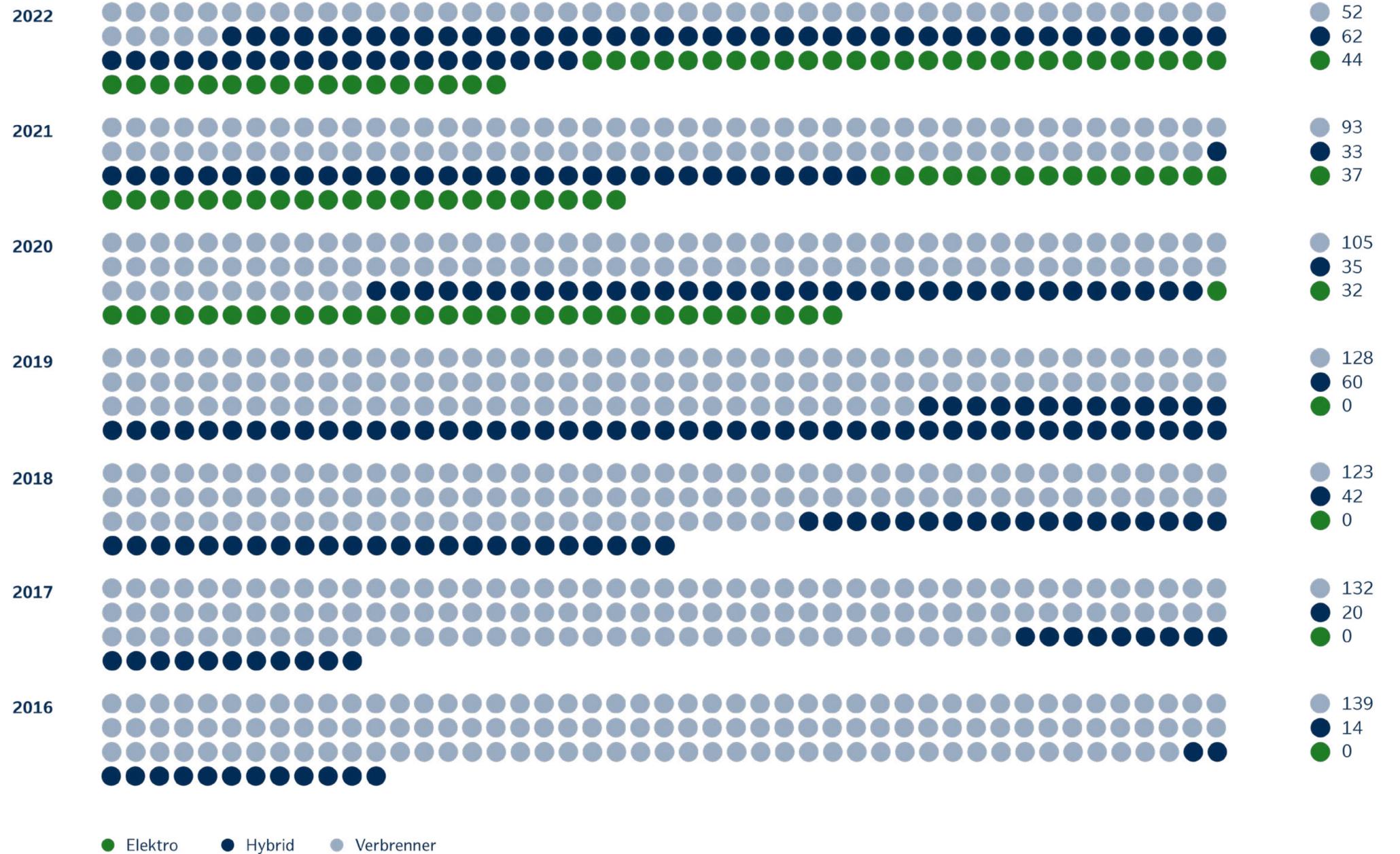
Der Fuhrpark der HPA besteht zum Stichtag 31.12.2022 aus 158 Pkw und 88 Lkw. Im Vergleich zum Jahr 2020 hat sich die Größe des Fuhrparks um 14 Pkw und 2 Lkw reduziert. Neu hinzugekommen sind 10 E-Bikes, die den Beschäftigten eine umweltfreundliche und gesunde Mobilität für dienstlich notwendige Fahrten ermöglichen.

Der Anteil der Elektrofahrzeuge inkl. Hybridfahrzeuge im Pkw-Bereich lag Ende 2022 bei 67%. Perspektivisch verfolgt die HPA das Ziel, in der Pkw-Flotte bis spätestens 2027 und in der Nutzfahrzeug-Flotte bis 2030 größtenteils die Verbrennungsmotoren abzuschaffen. Dabei setzt sie primär auf rein batterieelektrische Fahrzeuge, denn der Einsatz von Hybrid-Versionen hat sich als nicht effizient erwiesen. In einem ersten Schritt soll bis 2025 ein Lkw mit Kran mit alternativem Antrieb beschafft werden. Gleichzeitig soll die Gesamtzahl der Fahrzeuge weiter reduziert werden.

Parallel zur Elektrifizierung der Fahrzeuge muss auch die notwendige Ladeinfrastruktur sichergestellt werden. Die HPA betreibt derzeit 87 Ladesäulen und hat damit die Kapazitäten seit 2018 mehr als verdoppelt. Weitere 50 Ladesäulen sind bis 2024/2025 in Planung.

Die Zielerreichung der angestrebten Reduktion der CO_{2eq}-Emissionen des Fuhrparks werden durch die Kennzahl CO_{2eq} g/kWh bilanziert. Bis zum Jahr 2030 soll dieser Wert für die gesamte Flotte um 75% reduziert werden. Mit der Einführung eines digitalen Buchungssystems im Jahr 2022 soll zukünftig gewährleistet werden, dass reine Elektrofahrzeuge bevorzugt vergeben werden.

Entwicklung des Pkw-Fuhrparks



Stoffstrommanagement Abfälle

Zum ersten Mal verfügt die HPA, mittels einer Abfrage bei allen Entsorgern, über nahezu vollständige Abfallbilanzen der Jahre 2021 und 2022. Anhand der Entsorgungsverfahren ließen sich auch die Verwertungsquoten und die Emissionen berechnen. Lediglich die verkauften und vermiedenen Abfälle wie z.B. Stahl oder Fahrzeuge sind noch nicht Teil der Bilanz. Es wurde zwischen Scope A, den betrieblich bedingten Abfällen der HPA, die in der Regel wiederkehrend anfallen und Scope B, den projektbezogenen Abfällen, bei denen die HPA nicht Abfallerzeugerin ist, unterschieden. Die Scope B Menge variiert stark im Kontext der Herstellung der notwendigen Wassertiefen im Hafen und der Anzahl der Rückbauprojekte, wie im Jahresvergleich sichtbar ist.

Der Anteil der gefährlichen Abfälle beträgt etwa 15% gegenüber den nicht gefährlichen Abfällen in Höhe von 85%.

Die Abfallmengen sind über die digitale Abbildung je Anfallstelle gut auswertbar. Die Beschaffung von verwertbaren Materialien bzw. von Produkten, die im Kreislauf geführt werden können, sowie Strategien für die Vermeidung, werden zukünftig die Verwertungsquote erhöhen.

Abfallmengen je Entsorgungsweg

| ENTSORGUNGSWEGE IN % | | 2021 SCOPE A 1.834 t | 2021 SCOPE B: 288.414 t | 2022 SCOPE A: 1.963 t | 2022 SCOPE B: 181.631 t |
|----------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Beseitigung | Deponierung | 13 | 73 | 3 | 88 |
| | Verbrennung | 10 | 11 | 0,5 | 6 |
| Verwertung | Wiederverwendung | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Energetische Verwertung | 12 | 0 | 11 | 0 |
| | Recycling | 65 | 16 | 86 | 15 |

KLIMAWANDELFOLGEN

Ziel der HPA ist es, die Entwicklung einer Strategie zur Anpassung an mögliche Folgen des Klimawandels bis 2025 entsprechend der EU-Taxonomie abzuschließen. Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen ist eine Identifizierung von Betroffenheiten entlang der Wertschöpfungskette.

Basis hierfür ist die durch das Climate Service Center Germany (GERICS) durchgeführte wissenschaftliche Analyse kleinräumiger (12 km × 12 km) Klimaänderungssignale. Die dabei gewonnenen Ergebnisse münden in ein auf den Hamburger Hafen zugeschnittenes ClimateFactSheet, das Klimaparameter für das 21. Jahrhundert bündelt.

Darauf aufbauend sind in einem weiteren Prozess der Risikoanalyse die Auswirkungen der Klimaänderungssignale, auf die von der HPA betriebene Infrastruktur untersucht und bewertet worden. Es zeigt sich, dass die zu erwartenden Folgen des Klimawandels über verschiedene Wirkungspfade Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der HPA und die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens haben.

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Ergebnisse der Bewertung in komprimierter und qualitativer Form. Die zu erwartenden Auswirkungen von Klimaveränderungen auf die als relevant eingestuften Hafenanlagen werden aufgezeigt und hinsichtlich ihrer Schwere bewertet. Basis für dieses Ergebnis ist das wahrscheinliche Maximum des RCP 8.5 Szenarios⁶ des Jahres 2050.

⁶ Die Representative Concentration Pathways (RCP) des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), also die repräsentativen Konzentrationspfade, sind Szenarien, die den Verlauf der Konzentration von klimarelevanten THG-Emissionen in der Atmosphäre beschreiben. Das RCP 8.5 ist ein starkes Emissionsszenario.

Erwartete Risiken für relevante Infrastrukturen bei Klimaänderungen

| BETROFFENE ANLAGEN IM HAFEN | RELEVANTE KLIMAVERÄNDERUNGEN | | | | |
|-----------------------------------|---|---|--|--|---|
| | Zunehmende Trockenheit | Längere und stärkere Hitzeperioden | Windvariabilität | Anstieg des Meeresspiegels | Extreme Niederschläge |
| Straßen | — | <ul style="list-style-type: none"> Materialschäden Baustellen | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsgefahr (Personenschäden) | <ul style="list-style-type: none"> Überflutungen | <ul style="list-style-type: none"> Überflutungen |
| Bahnanlagen | — | <ul style="list-style-type: none"> Materialschäden Baustellen | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsgefahr (Sachschäden) | <ul style="list-style-type: none"> Überflutungen | <ul style="list-style-type: none"> Materialschäden Baustellen |
| Wasserseitige Hafenzufahrt | <ul style="list-style-type: none"> Niedrigwasser | <ul style="list-style-type: none"> Sauerstoffmangel | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsgefahr | <ul style="list-style-type: none"> Tidedynamik | <ul style="list-style-type: none"> Hochwasser |
| Flächennutzung | <ul style="list-style-type: none"> Biodiversitätsverlust | <ul style="list-style-type: none"> Materialschäden Baustellen | — | <ul style="list-style-type: none"> Überflutungen Umweltschäden | <ul style="list-style-type: none"> Überflutungen |
| Kaianlagen | <ul style="list-style-type: none"> Niedrigwasser | — | <ul style="list-style-type: none"> Bauwerkschaden | <ul style="list-style-type: none"> Schäden an Umschlagsanlagen | <ul style="list-style-type: none"> Überflutungen |
| Brücken | — | <ul style="list-style-type: none"> Materialschäden Baustellen | <ul style="list-style-type: none"> Bauwerkschaden | — | — |

● Nutzungseinschränkung
 ● Instandhaltungsaufwand der HPA
 ● Bestandsgefährdung

Die Analyse zeigt deutlich, dass insbesondere (längere und stärkere) Hitzeperioden und eine zunehmende Windvariabilität Risikofaktoren für die HPA darstellen.

Erstere führen zu Materialschäden an Schienen, Straßen und Flächen und damit zu Nutzungseinschränkungen und finanziellen Belastungen durch notwendige Instandhaltungen. Gleichzeitig sind aufgrund des hitzebedingten Sauerstoffmangels in der Elbe Wasserinstandhaltungsmaßnahmen rechtlich nicht möglich, da sie zu einer zusätzlichen Belastung des Ökosystems Elbe führen würden. Dadurch kann es zu einer eingeschränkten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens kommen.

Die zunehmende Windvariabilität gefährdet die Verkehrssicherheit auf allen Verkehrsträgern und den Bestand von Kaianlagen und Brücken. Insbesondere bei der vorherrschenden Windrichtung aus Süd-West stellen vertäute Schiffe ein erhebliches Risiko für die Statik und den Bestand der Kaianlagen dar.

Niedrigwasser durch die prognostizierte zunehmende (sommerliche) Trockenheit stellt ebenfalls ein Risiko für die Statik der Kaimauern dar. Darüber hinaus sind trockenheitsbedingte Biodiversitätsverluste auf den bewirtschafteten Flächen zu erwarten, deren Kompensation ein finanzielles Risiko darstellt.

Für häufigere Starkregenereignisse und den Anstieg des Meeresspiegels wird jeweils mit Überflutungen und entsprechenden Schäden gerechnet. Ebenso wird für beide Faktoren eine verminderte Erreichbarkeit des Hafens erwartet. Während dies bei Extremniederschlägen durch Hochwasser begründet ist, wird für den Meeresspiegelanstieg eine veränderte Tidedynamik erwartet. Die damit verbundene Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit führt zu einer verstärkten Sedimentablagerung im Hafen und erschwert die Manövrierfähigkeit größerer Schiffe.

Stärkere und länger andauernde Hitzeperioden belasten auch die Beschäftigten. Das direkte Gesundheitsrisiko in Form von Hitzebelastungen kann zu einer reduzierten Leistungsfähigkeit führen.

Diese erste systematische Risikoanalyse bestätigt die Ergebnisse früherer Analysen, weshalb die bereits abgeleiteten und ergriffenen Maßnahmen weiterhin wirksam sind.

Dazu gehören:

- Im Zusammenspiel mit dem WINDLASS-Programm hat die HPA ein neues Vertäuuingsprogramm eingeführt. Diese europaweit führende Software unterstützt die Nachrüstung sowie den Aus- und Neubau von Kaimauern und deren Poller- und Fendersystemen. So können auch in Zukunft große Schiffe sicher im Hafen liegen.
- Die Schaffung von Redundanzen in und aus dem Hinterland ist für die HPA entscheidend, um Auswirkungen von möglichen hitze- oder unwetterbedingten Störungen gering zu halten. Denn Ausweichstrecken für die Bahn gewährleisten die Erreichbarkeit des Hafens auch dann, wenn Teilstrecken nicht befahrbar sind.

- Um Nutzungseinschränkungen der Bahninfrastruktur durch Windereignisse vorzubeugen, werden Bäume und Sträucher im Bahnumfeld im Rahmen des Grünflächenmanagements der Hafenbahn regelmäßig begutachtet und im Bedarfsfall zurückgeschnitten oder entfernt.
- Die HPA begegnet Starkregenereignissen und deren Auswirkungen mit einer bedarfsgerechten Anpassung der vorhandenen Rückhaltebecken, insbesondere im Zuge von Neubaumaßnahmen. Damit wird ein wichtiger Beitrag zum RISA-Programm (RegenInfraStruktur-Anpassung) „Leben mit Wasser“ der Stadtentwässerung geleistet.

Die HPA wird ihre Erkenntnisse in eine *Klimaanpassungsstrategie* bis 2025 überführen und mit allen betroffenen Sparten Maßnahmen vereinbaren, um Nutzungseinschränkungen, Lieferengpässe, etc. zu vermeiden bzw. negative Auswirkungen zu begrenzen. Bei dieser Aufgabe orientiert sich die HPA auch am Prozess der Erstellung der städtischen Klimaanpassungsstrategie der FHH. Als Hafenbetreiber ist die HPA in den meisten Handlungsfeldern als verantwortlicher Partner der Stadtwirtschaftsstrategie eingebunden.



BIODIVERSITÄT

Biodiversität bezeichnet die Vielfalt der Ökosysteme, die Vielfalt der Arten und die genetische Vielfalt innerhalb der Arten. Intakte Ökosysteme sind für den Menschen lebenswichtig, da sie vielfältige Leistungen wie Nahrung, frische Luft, sauberes Wasser oder natürliche Rohstoffe wie Holz bereitstellen.

Eine Destabilisierung der Ökosysteme durch den zunehmenden Klimawandel und andere anthropogene Einflüsse können zum Rückgang von Nahrungsquellen, zum Aussterben von Arten und zur Zunahme von Krankheiten führen. Der Klimawandel trägt also einerseits zum Verlust der Biodiversität bei, indem er die Lebensräume von Pflanzen und Tieren verändert. Andererseits kann eine intakte Biodiversität dazu beitragen, die Auswirkungen des Klimawandels abzumildern. Wälder, Meere und andere Lebensräume nehmen Kohlendioxid auf und tragen so zur Regulierung des Klimas bei. Dieser Zusammenhang wurde auch von den Stakeholdern der HPA im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse erkannt und Biodiversität daher als wesentliches Thema eingestuft. Dass die HPA in diesem Kontext ihrer Verantwortung Rechnung trägt, zeigt sich in der HPA-seitigen Unterzeichnung des „Vertrag für Hamburgs Stadtgrün“ im Jahr 2021 und der damit einhergehenden Verpflichtung.

Regenrückhaltung

Im Hafengebiet Dradenau ist im Zuge umfassender straßenbaulicher Sanierungsmaßnahmen am Finkenwerder Knoten auch die Entwässerung der Verkehrswege neugestaltet worden. Hierbei wurde zum einen auf eine Regenrückhaltung und Versickerung im Sinne des Gewässerschutzes geachtet. Ferner wurde die Entwässerungsanlage insgesamt unter naturschutzfachlichen Aspekten so gestaltet, dass sie ein möglichst hohes Habitatpotenzial

aufweist. Zugleich entstand ein artenschutzverträgliches Unterhaltungskonzept, so dass die Fläche durch die erforderliche, regelmäßige Unterhaltung keinen Funktions-/Qualitätsverlust erleidet. Ein gutes Beispiel für die Vereinbarkeit von Technik und Biodiversität. Die Umsetzung der Maßnahme wird voraussichtlich im Frühjahr 2023 abgeschlossen sein.

Reiherstiegschleuse

Der Ersatzneubau der Reiherstiegschleuse erfolgt unter Beachtung umfassender Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität vor Ort, wie beispielsweise für Gehölze sowie den Erhalt bzw. die Wiederherstellung geschützter Biotopstrukturen im Schleusenumfeld. Ferner berücksichtigt die Maßnahme die Schonung und Umsiedlung seltener Pflanzenarten wie etwa der Mauerraute (*Asplenium ruta-muraria*), die der alten Bauwerkssubstanz anhaftet. Unvermeidbare Gehölzverluste werden, soweit möglich, im unmittelbaren Projektumfeld und damit im Hafen durch Ersatzpflanzungen kompensiert, so dass eine auskömmliche Gehölzkulisse vor Ort erhalten bleibt. Sie dient als Lebensraum vor allem von Brutvögeln, trägt aber auch zur lokalklimatischen Entlastung bei. Nachgewiesene Muschelbestände wurden vor Baubeginn fachkundig aus dem Baufeld entnommen und in angrenzende Gewässerabschnitte des Hafens umgesiedelt, damit die Individuen keinen Schaden nehmen und perspektivisch das Baufeld nach Fertigstellung wieder besiedeln können. Während der Baumaßnahme werden Abwässer einer umfassenden Reinigung zugeführt, ebenso werden künftig anfallende Straßenabwässer technisch gereinigt, um die Qualität des Oberflächengewässers nicht nachteilig zu belasten.

Besonderer Biotopschutz von Trocken und Halbtrockenrasen

Weite Teile des Hamburger Hafens sind durch mehrere Meter mächtige Aufspülungen mit Elbsanden auf ursprünglich den Naturraum prägenden, gewachsenem Marschboden gekennzeichnet. Entsprechend sind naturnahe Böden kaum noch vorhanden. Vielmehr ist der Hafen bodenkundlich nahezu vollständig anthropogen überformt. Dies hat zur Folge, dass sich auf den besonders nährstoffarmen, sandigen Strukturen insbesondere Vegetationsformen verbreitet haben, die mit diesen limitierenden Standortfaktoren besonders gut zurechtkommen. Hierzu gehören insbesondere verschiedene Ausprägungen der Trocken- oder Halbtrockenrasen, welche gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. § 14 HmbBNatSchAG unter besonderem Biotopschutz stehen und für die Biodiversität von entsprechender Bedeutung sind. Damit kommt dem Hafen für diese Vegetationsstrukturen eine besondere Verantwortung zu, da vergleichbare Standorteigenschaften im weiteren Naturraum nicht gleichermaßen verbreitet sind. Zugleich kann ein rein konservierender Ansatz im Hafengebiet nicht verfolgt werden, da dies in großen Teilen die Hafentwicklung massiv hemmen würde. Um zukünftig auf die Inanspruchnahme solcher Biotopstrukturen im Zuge der Hafentwicklung reagieren zu können, wurde eine Kartierung von Flächen durchgeführt, die sowohl von der Flächengröße als auch von ihrer Beschaffenheit und zukünftigen Verfügbarkeit als reine Biotopflächen das Potenzial haben, im Hafengebiet zu einem Trocken- oder Halbtrockenrasen entwickelt zu werden. Damit kann den absehbaren Verlusten gezielter entgegengewirkt werden, auch wenn der Verlust entsprechender Biotopstrukturen innerhalb des Hafengeländes nicht vollständig kompensiert werden kann.

MASSNAHMEN ZUM UMWELT-, KLIMA- UND NATURSCHUTZ

1. Die Digitalisierung administrativer Geschäftsprozesse hat unter anderem dazu geführt, dass der Papierverbrauch zwischen 2013 und 2022 insgesamt um 65 Prozent gesunken ist.
2. Landstromanschlüsse für Schiffe am Liegeplatz substituieren den Treibstoffverbrauch der eigenen Schiffe, der Innerhafenverkehre, von Binnenschiffen und am Kreuzfahrtterminal Altona auch von Seeschiffen. 2022 wurden ca. 700.000 kWh Ökostrom mit einem Emissionsfaktor von 0 kg/kWh an die Schiffe übergeben. Es ist geplant 2023 weitere im Bau befindliche Landstromanlagen für Seeschiffe und Binnenschiffe in Betrieb zu nehmen und den Ausbau von Ladeinfrastrukturen voranzutreiben.
3. Die aktuellen Planungen am Standort Francop betreffen die sukzessive Installation von PV-Anlagen auf der Deponie bis 2030 mit einer Leistung von 5 GWp. Der jährliche Ertrag der PV-Anlage beträgt ca. 900 MWh pro GWp Leistung und führt zu einer jährlich sich steigenden Einsparung beginnend bei ca. 900 Tonnen CO_{2eq} im Jahr der Installation der ersten Anlage. Zusätzlich wird im Jahr 2024 der Einsatz einer Wärmepumpe im Abwasserkanal zur Beheizung der Gebäude am Standort im Jahr 2024 umgesetzt. Diese Maßnahme führt zwar zu einer Erhöhung des Stromverbrauchs, aber auch zu einer geschätzten Einsparung des fossilen Energieträgers Erdgas im Jahr der Inbetriebnahme in Höhe von 320 Tonnen CO_{2eq}.
4. An den Verbindungsgleisen zwischen den Bahnhofsteilen Alte Süderelbe, Dradenau und Mühlenwerder wurde zur Verbesserung der Arbeitssicherheit eine Gleisfeldbeleuchtung nachgerüstet. Dabei kommen moderne LED-Leuchten zum Einsatz. Da Lichtquellen eine hohe Lockwirkung und letztlich letale Folgen für insbesondere nachtaktive Insekten haben, wurde der betreffende Abschnitt vorsorglich umfassend auf das Vorkommen von konfliktrelevanten Arten untersucht. Im Ergebnis konnte eine sehr hohe Artenvielfalt und Dichte von Großschmetterlingen nachgewiesen werden. Deshalb wurde ein Beleuchtungskonzept umgesetzt, welches anstatt der üblichen Farbtemperatur von 4.000 K nur 2.200 K aufweist. In Kooperation mit der BUKEA wurde beschlossen, die Wirksamkeit der Maßnahme intensiv zu monitoren (2022-2025), um hieraus Rückschlüsse für künftige Maßnahmen im gesamten Hamburger Stadtgebiet (auch mit Blick auf die Straßenbeleuchtung) abzuleiten. Konkretes Ziel der Maßnahme im Hafen ist der Erhalt der Biodiversität im Umfeld der Hafinfrastruktur.
5. Die THG-Emissionen der dienstlichen Flüge in Höhe von 192,7 Tonnen CO_{2eq} der Jahre 2021 und 2022 wurden kompensiert.

KLIMASCHUTZ KLIMAWANDELFOLGEN BIODIVERSITÄT **MASSNAHMEN ZUM UMWELT-, KLIMA- UND NATURSCHUTZ**

| ZIEL | ZEIT-ZIEL | KENNZAHL | EINHEIT | 2020 | 2021 | 2022 | MASSNAHMEN |
|---|-----------|---|---------------------|--------|--------|--------|---|
| Wir streben an, den Energieverbrauch von Heizöl und Gas der selbst genutzten Gebäude um 9.500 MWh (80%) zu reduzieren. | 2030 | Energieeinsparung fossile Energieträger | MWh/a | 7,7 | 0 | 127 | <ul style="list-style-type: none"> • Austausch Heizöl- und Gasanlagen gegen erneuerbare Energieanlagen (Elektrifizierung) |
| Wir reduzieren die THG-Emissionen des Fuhrparks um 75%. | 2030 | THG-Emissionen Scope 1+2 des Fuhrparks | t CO _{2eq} | 436 | 351 | 387 | <ul style="list-style-type: none"> • Ladesäuleninfrastruktur ausbauen |
| Wir bilanzieren die Emissionen der Abfallentsorgungen und Transporte. | jährlich | THG-Emissionen Scope 3 | t CO _{2eq} | 29.084 | 36.250 | 41.955 | <ul style="list-style-type: none"> • Abfrage aller Entsorger • Abfallbilanz erstellen • THG-Emissionen berechnen |
| Wir erhöhen den Anteil an PV-Anlagen um ca. 4.500 MWh. | 2030 | Erzeugte erneuerbare Energie | MWh | 33 | 23 | 16 | <ul style="list-style-type: none"> • Bauprogramm: Photovoltaikanlagen |
| Wir senken die THG-Emissionen um 313 t CO_{2eq}. | jährlich | THG-Reduktion Scope 1+2 (Zielvereinbarung EB/BWI) | t CO _{2eq} | 244 | 313 | 353 | <ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzstrategie • Heizöl- und Gasanlagen durch erneuerbare Energien ersetzen <ul style="list-style-type: none"> • Ökostrom |
| Wir erfassen die THG-Emissionen Up- und Downstream zu 90%. | 2025 | THG-Emissionen Scope 3 | t CO _{2eq} | 31.078 | 38.255 | 44.020 | <ul style="list-style-type: none"> • Beschaffungsrichtlinien einführen • Lebenszyklus berücksichtigen bei Projekten und Dienstleistungen <ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzstrategie Scope 3 entwickeln • Inlandsflüge durch klimafreundliche Alternativen ersetzen auf Strecken unter 600 km ab 2024 |
| Wir senken die THG-Emissionen aller Schiffe der Flotte Hamburg von 234 g/kWh auf 0. | 2040 | Spezifische THG-Emissionen Scope 1-3 | g/kWh | 234 | 235 | 234 | <ul style="list-style-type: none"> • Landstrom • Alternative Kraftstoffe und Antriebe <ul style="list-style-type: none"> • Schulungen effizientes Fahren |

Anhang

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

KENNZAHLENTABELLE 2018 – 2022

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|---|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Größe des Unternehmens | Geschäftsstandorte / Tochterunternehmen | Anzahl | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| | Umsatzerlöse | Mio. € | 229 | 226 | 219 | 229 | 247 |
| | Eigenkapital | Mio. € | 984 | 1.017,00 | 1.017,00 | 1.013,00 | 1.022,00 |
| | Fremdkapital (inkl. Sonderposten) | Mio. € | 841 | 860 | 932 | 966 | 967 |
| | Gesamtaktiva | Mio. € | 1.825 | 1.877 | 1.949 | 2.458 | 2.479 |
| Seeseitiges Frachtaufkommen | Anzahl der Passagiere gesamt | Anzahl | 895.275 | 799.135 | 74.389 | 111.868 | 271.753 |
| | Anzahl der Transitpassagiere | Anzahl | 88.581 | 56.111 | 4.261 | 5.187 | 40.836 |
| | Anzahl der Container TEU | Anzahl | 8.730.000 | 9.258.000 | 8.519.000 | 8.300.000 | 8.700.000 |
| Beschäftigte und sonstige Mitarbeitende | Summe aller Beschäftigungsverhältnisse | Köpfe | 1.980 | 2.013 | 2.045 | 2.011 | 1.984 |
| | Beschäftigte, männlich | Köpfe | 1.521 | 1.539 | 1.557 | 1.528 | 1.485 |
| | Beschäftigte, weiblich | Köpfe | 459 | 474 | 488 | 483 | 499 |
| | Aktiv Beschäftigte gesamt | Köpfe | 1.827 | 1.845 | 1.872 | 1.846 | 1.813 |
| | Beschäftigte in Teilzeit | Köpfe | 256 | 275 | 278 | 317 | 314 |
| | Beschäftigte in Teilzeit, männlich | Köpfe | 88 | 100 | 93 | 128 | 123 |
| | Beschäftigte in Teilzeit, weiblich | Köpfe | 168 | 175 | 185 | 189 | 191 |
| | Aktiv Beschäftigte (festangestellt) | Köpfe | 1.827 | 1.845 | 1.872 | 1.846 | 1.813 |
| | Aktiv Beschäftigte (festangestellt), männlich | Köpfe | 1.421 | 1.428 | 1.434 | 1.409 | 1.364 |
| | Aktiv Beschäftigte (festangestellt), weiblich | Köpfe | 406 | 417 | 438 | 437 | 449 |
| | Aktiv Beschäftigte (befristet) | Köpfe | 25 | 27 | 27 | 24 | 23 |
| | Aktiv Beschäftigte (befristet), männlich | Köpfe | 13 | 13 | 16 | 17 | 17 |
| | Aktiv Beschäftigte (befristet), weiblich | Köpfe | 12 | 14 | 11 | 7 | 6 |

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|---|---------|------|------|------|------|------|
| Beschäftigte und sonstige Mitarbeitende | Nicht-aktiv Beschäftigte (Azubis, Beurlaubte, Abgeordnete & Sonstige) | Köpfe | 153 | 168 | 173 | 165 | 171 |
| | Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studenten & Beamtenanwärter) | Köpfe | 62 | 78 | 78 | 75 | 70 |
| | Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studenten & Beamtenanwärter), männlich | Köpfe | 55 | 68 | 68 | 67 | 60 |
| | Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studenten & Beamtenanwärter), weiblich | Köpfe | 12 | 10 | 10 | 8 | 10 |
| | Beamte (aktiv) | Köpfe | 170 | 163 | 156 | 153 | 148 |
| | Beamte (aktiv), männlich | Köpfe | 120 | 114 | 109 | 107 | 106 |
| | Beamte (aktiv), weiblich | Köpfe | 50 | 49 | 47 | 46 | 42 |
| | Auszubildendenquote | % | 2,6 | 2,9 | 2,9 | 3 | 3 |
| | Durchschnittsalter | Jahre | 47 | 46,8 | 47 | 47,4 | 47,4 |
| | Teilzeitquote | % | 12,9 | 13,7 | 13,6 | 17,1 | 17,3 |
| | Frauenanteil ⁷ | % | 22,2 | 22,6 | 23,5 | 23,8 | 24,8 |
| | Frauenanteil in Führungspositionen | % | 18,9 | 18,3 | 22 | 21,2 | 23,3 |
| Der wesentliche Teil der Geschäftstätigkeit wird von den Beschäftigten der HPA durchgeführt. | | | | | | | |
| | Schwerbehinderte, gesamt | Köpfe | - | 171 | 172 | 168 | 162 |
| | Schwerbehinderte, Frauen | Köpfe | - | 47 | 48 | 48 | 52 |
| | Schwerbehinderte, Männer | Köpfe | - | 124 | 124 | 120 | 110 |
| | Schwerbehinderte in Führungspositionen | Köpfe | - | - | 5 | 6 | 5 |
| Tarfiverträge | Prozentsatz der Beschäftigten die unter Kollektivvereinbarungen fallen | % | 99,5 | 99,1 | 99,3 | 99,1 | 99,2 |

⁷ Die Werte für 2019 bis 2020 sind aktualisiert worden.

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|--|---------|----------|----------|---------|--------|---------|
| | Summe aller Neueinstellungen/Rate | Köpfe/% | 110/6,02 | 134/7,26 | 76/4,06 | 40/2,2 | 92/5,1 |
| | davon Frauen/Rate | Köpfe/% | 44/2,41 | 49/2,67 | 27/1,44 | 9/0,5 | 37/2 |
| | davon Frauen im Alter unter 30/Rate | Köpfe/% | 13/0,71 | 9/0,49 | 3/0,16 | 4/0,2 | 10/0,6 |
| | davon Frauen im Alter 30 bis 50/Rate | Köpfe/% | 25/1,37 | 24/1,3 | 17/0,91 | 5/0,3 | 22/1,2 |
| | davon Frauen im Alter über 50/Rate | Köpfe/% | 6/0,33 | 16/0,87 | 7/0,37 | 0/0 | 5/0,3 |
| | davon Männer/Rate | Köpfe/% | 66/3,61 | 85/4,61 | 49/2,62 | 31/1,7 | 55/3 |
| | davon Männer im Alter unter 30/Rate | Köpfe/% | 8/0,44 | 16/0,87 | 8/0,43 | 8/0,4 | 15/0,8 |
| | davon Männer im Alter 30 bis 50/Rate | Köpfe/% | 48/2,63 | 52/2,82 | 33/1,76 | 19/1 | 30/1,7 |
| | davon Männer im Alter über 50/Rate | Köpfe/% | 10/0,55 | 17/0,92 | 8/0,43 | 4/0,2 | 10/0,6 |
| Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation | Summe Fluktuation gesamt/Rate | Köpfe/% | 80/4,4 | 96/5,3 | 75/4,0 | 83/4,5 | 110/6,1 |
| | Fluktuation Frauen/Rate | Köpfe/% | 24/1,31 | 35/1,9 | 22/1,2 | 17/0,9 | 21/1,2 |
| | davon Frauen im Alter unter 30/Rate | Köpfe/% | 4/0,22 | 3/0,16 | 3/0,16 | 1/0,1 | 1/0,06 |
| | davon Frauen im Alter 30 bis 50/Rate | Köpfe/% | 11/0,6 | 18/0,98 | 10/0,5 | 11/0,6 | 7/0,39 |
| | davon Frauen im Alter über 50/Rate | Köpfe/% | 9/0,49 | 14/0,76 | 9/0,48 | 5/0,3 | 13/0,72 |
| | Fluktuation Männer/Rate | Köpfe/% | 56/3,06 | 61/3,31 | 53/2,82 | 66/3,6 | 89/4,91 |
| | davon Männer im Alter unter 30/Rate | Köpfe/% | 6/0,33 | 5/0,27 | 5/0,27 | 6/0,3 | 11/0,61 |
| | davon Männer im Alter 30 bis 50/Rate | Köpfe/% | 21/1,15 | 25/1,36 | 13/0,69 | 15/0,8 | 18/0,99 |
| | davon Männer im Alter über 50/Rate | Köpfe/% | 29/1,59 | 31/1,68 | 35/1,86 | 45/2,4 | 60/3,31 |
| | Summe aller ausgeschiedenen Mitarbeitenden | Köpfe | 80 | 96 | 75 | 83 | 110 |

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | |
|--|---|----------------|---|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage, Abwesenheit und Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle | Fehlzeiten (Abwesenheitsrate) | % | 9,9 | 9,1 | 7,3 | 7,0 | 9,1 | |
| | davon Männer | % | 10,0 | 9,3 | 7,3 | 7,2 | 9,1 | |
| | davon Frauen | % | 9,3 | 8,7 | 7,1 | 6,0 | 9,0 | |
| | Verletzungsrate** (Unfälle/Gesamtbelegschaft) | | 0,036 | 0,032 | 0,035035 | 0,003 | 0,027 | |
| | davon Männer | % | 90,8 | 86,44 | 80 | 94,6 | 85,7 | |
| | davon Frauen | % | 9,2 | 13,56 | 20 | 5,4 | 14,3 | |
| | Berufskrankheitsrate im Berichtszeitraum (Anzahl Anträge) | | 5 | 7 | 5 | 9,0 | 4,0 | |
| | davon Männer | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | |
| | davon Frauen | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Art der Verletzung | Text | Distorsion, Prellung, Verbrennungen, Verletzungen durch elektr. Strom | | | | | |
| | Ausfallquote ⁷ bedingt durch Unfälle (Ausfalltage/geplante Arbeitstage) | | 0,00184 | 0,00152 | 0,00271 | 0,00235 | 0,00118 | |
| | davon Männer | % | 98 | 96,3 | 83,2 | 97,4 | 93,6 | |
| | davon Frauen | % | 2 | 3,7 | 16,8 | 2,6 | 6,4 | |
| Arbeitsunfall mit Todesfolge | Köpfe | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM) | Eingliederungsverfahren | Anzahl | - | 43 | 54 | 41 | 42 | |
| Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen | Diskriminierungsfälle | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Status und ergriffene Maßnahmen im Falle eines Vorfalls | Text | - | - | - | - | - | |
| Korruption | auf Korruptionsrisiken geprüfte Standorte | Anzahl/geprüft | 1/100 | 1/100 | 1/100 | 1/100 | 1/100 | |
| | Korruptionsrisiken | Text | Vermögensschäden | Vermögensschäden | Vermögensschäden | Vermögensschäden | Vermögensschäden | |

⁸ Ohne kleine Verletzungen, Tag = geplanter Arbeitstag, melde- und nichtmeldepflichtige Unfälle, keine Wegeunfälle

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Korruptionsbekämpfung | Info an Kontrollorgane | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | Info an Beschäftigte (Aufschlüsselung nach Mitarbeiterkategorie nicht erforderlich) | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | Info an Geschäftspartner je GeschäftspartnerTyp | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | Geschulte Mitglieder Kontrollorgan | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Geschulte Beschäftigte (Aufschlüsselung nach Mitarbeiterkategorie nicht erforderlich) | % | 100 in 5 Jahren |
| Bestätigte Korruptionsfälle und ergriffene Maßnahmen | Korruptionsfälle | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Entlassungen/Abmahnungen wegen Korruption | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Fälle mit Geschäftspartnern deren Verträge beendet wurden | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Öffentliche Klagen gegen Beschäftigte | Anzahl | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lokale Gemeinschaften | Prozentsatz der Geschäftsstandorte, bei denen Maßnahmen zur Einbindung lokaler Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogramme umgesetzt wurden | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Finanzielle Unterstützung seitens der Regierung | Von Regierung erhalten – Steuererleichterungen und Gutschriften | Mio. € | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Von Regierung erhalten – Subventionen | Mio. € | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Von Regierung erhalten – Zuschüsse | Mio. € | 211,5 | 256,7 | 324,7 | 292,1 | 242,9 |
| | Von Regierung erhalten – Auszeichnungen | Mio. € | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Von Regierung erhalten – Gebührenbefreiung | Mio. € | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Von Regierung erhalten – finanzielle Unterstützung von Exportkreditagenturen | Mio. € | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Von Regierung erhalten – finanzielle Leistungszulagen | Mio. € | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Von Regierung erhalten – andere finanzielle Vorteile | Mio. € | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------|--|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Lieferkette | Lieferkette – Bestellwert gesamt | Mio. € | 234,1 | 239,3 | 312,7 | 277,5 | 327,3 |
| | Lieferkette – Bestellwert in Deutschland | Mio. € | 230,3 | 235,7 | 304 | 256,3 | 306,6 |
| | Lieferkette – Bestellwert lokale Lieferanten (Metropolregion) | Mio. € | - | - | - | 134,6 | 203,5 |
| | Lieferkette – Bestellwert europäische Lieferanten | Mio. € | 3,7 | 3,59 | 8,7 | 20,7 | 20,6 |
| | Lieferkette – Bestellwert internationale Lieferanten (ohne Europa) | Mio. € | - | - | - | - | 0,1 |
| | Anzahl der Länder, die liefern | Anzahl | 15 | 21 | 18 | 21 | 20 |
| | Anzahl der Lieferanten gesamt | Anzahl | 2.718 | 2.531 | 2.415 | 2.346 | 2.288 |
| Energieverbrauch | Verbrauch Benzin mit 10% Bioethanol | GJ | 2.217 | 2.524 | 2.096 | 1.261 | 1.888 |
| | Verbrauch Diesel mit 7% Bioethanol | GJ | 5.489 | 16.779 | 12.338 | 15.944 | 34.147 |
| | Verbrauch Autogas | GJ | 73 | 10 | 0 | 0 | 0 |
| | Stromverbrauch E-Autos | GJ | 217 | 253 | 274 | 235 | 261 |
| | Verbrauch Schiffsdiesel | GJ | 36.852 | 13.920 | 7.098 | 8.384 | 5.384 |
| | Verbrauch GTL (HPA-Flotte) | GJ | 40.241 | 32.515 | 41.522 | 36.153 | 39.613 |
| | Verbrauch C.A.R.E. (Biodiesel) | GJ | 4.663 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Stromverbrauch | GJ | 71.802 | 68.808 | 69.728 | 78.547 | 80.558 |
| | Verbrauch Heizöl ⁹ | GJ | 6.050 | 5.995 | 4.989 | 5.736 | 4.729 |
| | Verbrauch Erdgas mit 2% Bioethanol | GJ | 35.259 | 35.728 | 36.360 | 36.671 | 37.348 |
| | Verbrauch Fernwärme | GJ | 3.056 | 3.960 | 3.960 | 4.189 | 6.774 |
| | Verbrauch Flüssiggas/Propan | GJ | 1.154 | 881 | 1.227 | 919 | 791 |

⁹ Die Werte für die Jahre 2018 bis 2020 sind aktualisiert worden.

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|--|---------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Energieverbrauch | Kühlenergieverbrauch | GJ | <2% vom gesamten Verbrauch |
| | Verbrauch Energie aus EE | GJ | 717 | 634 | 754 | 822 | 881 |
| | Verkaufter Strom | GJ | 471 | 392 | 312 | 362 | 464 |
| | Verkaufte Wärmeenergie | GJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Verkaufte Kühlenergie | GJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Energieverbrauch, gesamt ¹⁰ | GJ | 207.790 | 182.007 | 180.346 | 188.861 | 212.374 |
| Energieeinsparung ¹¹ | Verringerung Energieverbrauch-direkte Einsparung | GJ | 473 | 2.734 | 2.530 | 3.111 | 5.582 |
| | Einsparung Kraftstoff | GJ | 79 | 2.335 | 2.443 | 2.095 | 2.876 |
| | Einsparung Strom | GJ | 379 | 399 | 87 | 638 | 221 |
| | Einsparung Wärme | GJ | 15 | 0 | 0 | 378 | 2485 |
| | Einsparung Kühlung | GJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Gewähltes Basisjahr | Text | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |

Anmerkung: Die Erhebung der Daten erfolgt mittels einer konzernweiten Abfrage.

¹⁰ Die Werte wurden überprüft und korrigiert.

¹¹ Die Werte der Energieeinsparung für die Jahre 2018 bis 2020 sind korrigiert worden.

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|--|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Wasserentnahme | Spül-Wasserentnahme aus der Elbe (Baggergutbehandlung) ¹² | m ³ | 240.064 | 150.705 | 77.682 | 196.906 | 89.072 |
| | Wasserentnahme aus Grundwasser | m ³ | - | - | - | 27.119 | 47.196 |
| | Wasserentnahme Alte Süderelbe Bewässerung Methanoxidationsfenster | m ³ | - | - | - | 847 | 1.413 |
| | Regenwassernutzung Deponie Feldhofe für Staubbiederschlagung | m ³ | - | - | - | 2.600 | - |
| | Wassernutzung Elbe für Staubbiederschlagung Hansa-Terminal | m ³ | - | - | - | 588 | 8.496 |
| | Wasserentnahme aus direkt von der Organisation gesammeltem Regenwasser | m ³ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Wasserentnahme aus Abwasser anderer Organisation | m ³ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Wasserentnahme kommunale Wasserversorger | m ³ | 51.753 | 55.499 | 62.667 | 62.667 | 62.667 |
| Direkte THG-Emissionen (Scope 1) | Direkte CO ₂ -Emissionen (Scope 1 der GHG Protocol Initiative) Äquivalente ¹³ | t CO _{2eq} | 8.269 | 6.132 | 6.146 | 5.835 | 5.852 |
| | In die Berechnung einbezogene Treibhausgase | Text | CO _{2eq} |
| | Die Emissionen des Basisjahres 1990 entsprechen denen des Referenzjahres 2012. Ab 2020 entsprechen sie aufgrund einer Anpassung denen des Referenzjahres 2019. | t CO _{2eq} | 7.938 | 6.300 | 6.300 | 6.300 | 6.300 |
| *Quelle der Emissionsfaktoren: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Leitstelle Klimaschutz | | | | | | | |
| Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2) | Indirekte CO ₂ -Emissionen (Scope 2 der GHG Protocol Initiative) Äquivalente ¹⁴ | t CO _{2eq} | 11.044 | 10.608 | 9.539 | 10.705 | 9.314 |
| | In die Berechnung einbezogenen Treibhausgase | Text | CO _{2eq} |
| | Emission des Basisjahr 1990 entspricht dem Refenzjahr 2012 und ab 2020 dem Referenzjahr 2019 | t CO _{2eq} | 12.563 | 11.000 | 11.000 | 11.000 | 11.000 |
| *Quelle der Emissionsfaktoren: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Leitstelle Klimaschutz | | | | | | | |

¹² Der Wert für das Jahr 2020 lag zum Redaktionsschluss des letzten Berichts nicht vor und war ein Schätzwert.

¹³ Die Werte der Jahre 2019 und 2020 wurden korrigiert.

¹⁴ Die Werte der Jahre 2018 bis 2019 und 2020 wurden korrigiert.

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|--|---------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Senkung der THG-Emissionen ¹⁵ | THG-Emissionsreduzierungen CO ₂ -Äquivalente – direkte Einsparung | t CO _{2eq} | 11.116 | 10.778 | 9.482 | 10.721 | 9.274 |
| | In die Berechnung einbezogene Treibhausgase | Text | CO _{2eq} | CO _{2eq} | CO _{2eq} | CO _{2eq} | CO _{2eq} |
| | Gewähltes Basisjahr | Text | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| | THG-Emissionsreduzierungen CO ₂ -Äquivalente – Einsparung Scope 1 | t CO _{2eq} | 487 | 488 | 403 | 372 | 499 |
| | THG-Emissionsreduzierungen CO ₂ -Äquivalente – Einsparung Scope 2 | t CO _{2eq} | 10.629 | 10.290 | 9.079 | 10.349 | 8.775 |
| Anmerkung: die Emissionsreduzierungen berechnen sich aus den Energieeinsparungen und multiplizieren sich mit den lokalen Emissionsfaktoren der Leitstelle Klimaschutz Hamburg | | | | | | | |
| Signifikante Luftemissionen ¹⁶ | HPA-Schiffsflotte: Signifikante Emissionen – NOx | kg | 55.794 | 47.516 | 46.137 | 39.432 | 38.341 |
| | HPA-Schiffsflotte: Signifikante Emissionen – SOx | kg | 18,0 | 14,2 | 4,9 | 3,2 | 5,2 |
| | HPA-Schiffsflotte: Signifikante Emissionen – PM10 | kg | 1.540 | 1.276 | 1.014 | 824 | 823 |
| Abwassereinleitung | Gesamtvolumen indirekte Abwassereinleitung – Gebäude und Betriebe | m ³ | 36.753 | 51.138 | 79.220 | 79.220 | 79.220 |
| | Einleitort | Text | Stadtentwässerung | | | | |
| | Behandlungsmethode | Text | keine | | | | |
| | Wasserqualität | Text | Schmutzwasser | | | | |
| | Gesamtvolumen direkte Abwassereinleitung – Francop (SARA) | m ³ | 1.511.015 | 1.279.134 | 1.414.879 | 1.400.063 | 1.457.987 |
| | Einleitort | Text | Finkenwerder Vorhafen (Elbe) | | | | |
| | Behandlungsmethode | Text | Sedimentation und Nitrifikation | | | | |
| | Wasserqualität | Text | Überwachungswerte: pH 6,5-8,5, CSB 85 mg/l , Pges 0,6 mg/l, Nges 80 mg/l, NH4-N bei T>12°C 2 mg/l , NO2-N 2 mg/l | | | | |

¹⁵ Die Werte der Jahre 2018 bis 2019 und 2020 wurden korrigiert.

¹⁶ Die Werte der Jahre 2018 bis 2019 und 2020 wurden korrigiert.

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|--|----------------|--|---------|---------|---------|---------|
| Abwassereinleitung | Gesamtvolumen direkte Abwassereinleitung – Moorburg Ellerholz | m ³ | 420.297 | 289.457 | 115.199 | 268.609 | 158.237 |
| | Einleitort | Text | Süderelbe | | | | |
| | Behandlungsmethode | Text | Sedimentation und Enteisung | | | | |
| | Wasserqualität | Text | Überwachungswerte: pH 6,5-8,5; CSB 85 mg/l ; Pges 1 mg/l; Nges 10 mg/l; NH4-N 2 mg/l; NO2-N 2 mg/l; Fe 4 mg/l; Fe(II) 0,5 mg/l | | | | |
| | Gesamtvolumen direkte Abwassereinleitung – Deponie Feldhofe Ringgraben | m ³ | 276.554 | 191.294 | 293.344 | 302.272 | 364.112 |
| | Einleitort | Text | Dove-Elbe | | | | |
| | Behandlungsmethode | Text | Enteisung und biologische Reinigung | | | | |
| | Wasserqualität | Text | Überwachungswerte: pH 6,5-8,5; CSB 85 mg/l ; Pges 0,6 mg/l; Nges bei T>12°C 8 mg/l; NH4-N bei T>12°C 2 mg/l; NO2-N 2 mg/l; Fe 2 mg/l; AOX 120 µg/l; KW 10 mg/l | | | | |
| | Gesamtvolumen direkte Abwassereinleitung – Neuwerk | m ³ | 7.364 | 6.787 | 4.404 | 4.646 | 4.235 |
| | Einleitort | Text | Deutsche Bucht | | | | |
| | Behandlungsmethode | Text | Kläranlage | | | | |
| | Wasserqualität | Text | 85 mg/l CSB, 40 mg/l NPOC, 20 mg/l BSB5, 10 mg/l KW, 120 mg/l AOX, 2 mg/l Fe | | | | |
| Wiederverwendung von einer anderen Organisation | m ³ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

**KENNZAHLENTABELLE
2018 – 2022**

GRI-INDEX

DNK-INDEX

BESCHEINIGUNG DER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

IMPRESSUM

| | BESCHREIBUNG | EINHEIT | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------------|---|--|------|------|------|------|------|
| Werte & Menschen | Attraktives-Arbeiten-Index | Wert [1;10] | - | 7,2 | 7,6 | 7,1 | 7,3 |
| | Social-Well-Being-Index – Umfrageergebnis Zufriedenheit | Wert [1;10] | - | 7,3 | 7,6 | - | 8 |
| | Gesundheitsquote (Inverse Fehlzeiten) | % | 90,1 | 90,9 | 92,7 | 93 | 90,9 |
| | Männer | % | 90 | 90,7 | 92,7 | 92,8 | 90,9 |
| | Frauen | % | 90,7 | 91,3 | 92,9 | 94 | 91 |
| Aus- und Weiterbildung | Aus- und Fortbildung | | 2,2 | 2,3 | 2,0 | 1,2 | 2,9 |
| | davon aktiv Beschäftigte (festangestellt) | | 2,0 | 2,2 | 2,0 | 1,3 | 3,1 |
| | davon aktiv Beschäftigte (festangestellt), männlich | bis 2014: Anzahl geschulter MA x 8h/MA gesamt; ab 2017: Gesamtstundenzahl für Aus- und Fortbildung/ Gesamtanzahl der Angestellten | 1,8 | 1,7 | 1,8 | 1,0 | 2,6 |
| | davon aktiv Beschäftigte (festangestellt), weiblich | | 3,1 | 3,0 | 2,6 | 2,2 | 4,4 |
| | Aktiv Beschäftigte (befristet) | | 3,6 | 7,1 | 4,7 | 8,2 | 6,5 |
| | Aktiv Beschäftigte (befristet), männlich | | 2,4 | 6,8 | 4,1 | 1,4 | 4,9 |
| | Aktiv Beschäftigte (befristet), weiblich | | 4,8 | 7,4 | 5,6 | 24,7 | 11,0 |
| | Nicht-aktiv Beschäftigte (Azubis, Beurlaubte, Abgeordnete & Sonstige) | | 1,2 | 2,3 | 1,3 | 0,6 | 1,6 |
| | Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studenten & Beamtenanwärter) | | 3,5 | 4,7 | 2,6 | 0,4 | 2,7 |
| | Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studenten & Beamtenanwärter), männlich | | 3,3 | 4,7 | 2,5 | 0,1 | 2,6 |
| | Ausbildungsverhältnisse (inkl. duale Studenten & Beamtenanwärter), weiblich | | 4,2 | 4,5 | 3,2 | 3,1 | 3,2 |
| | Beamte (aktiv) | | 1,8 | 1,9 | 2,4 | 0,9 | 4,0 |
| | Beamte (aktiv), männlich | | 1,5 | 1,6 | 2,1 | 1,0 | 3,4 |
| Beamte (aktiv), weiblich | Wert [1;10] | | 2,6 | 2,4 | 3,0 | 0,8 | 5,4 |

GRI-INDEX ¹⁷

| GRI STANDARD | ANGABEN | VERWEISE UND KOMMENTARE | 2022 |
|--|---------|---|---|
| GRI 2: Allgemeine Angaben 2021 | | | |
| Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken | 2-1 | Organisationsprofil | Porträt des HPA-Konzerns (S. 6) |
| | 2-2 | Entitäten | Portrait der HPA und ihrer Tochter Unternehmen (S. 6) |
| | 2-3 | Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle | Nachhaltige Entwicklung (S. 7-9), Impressum |
| | 2-5 | Externe Prüfung | Nachhaltige Entwicklung (S. 7-9) |
| Tätigkeiten und Mitarbeiter:innen | 2-6 | Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen | Verantwortungsvolle Unternehmensführung (S. 11-20), Kennzahlentabelle (S. 71-81) |
| | 2-7 | Angestellte | Werte und Menschen (S. 23-29), Kennzahlentabelle (S. 71-81) |
| | 2-8 | Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind | Kennzahlentabelle (S. 71-81) |
| | 2-9 | Führungsstruktur und Zusammensetzung | Governance und Compliance (S. 17-18) |
| Unternehmensführung | 2-11 | Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans | Governance und Compliance (S. 17-18) |
| | 2-14 | Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsbericht- erstattung | Nachhaltigkeitsmanagement (S. 7-8 und 13), Prozess der Wesentlichkeit (S. 8-9) |
| | 2-15 | Interessenkonflikte | Nachhaltige Ausrichtung des Geschäftsmodells (S. 13-14) |
| | 2-17 | Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans | Nachhaltigkeitsmanagement (S. 7-8 und 13) |
| | 2-19 | Vergütungspolitik | Nachhaltige Entwicklung (S. 7-9), siehe auch Geschäftsbericht 2022 |
| Strategie, Richtlinien und Praktiken | 2-22 | Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung | Vorwort (S. 3-4) |
| | 2-23 | Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen | Kodex Nachhaltigkeit (S. 18), Kodex Lieferbeziehungen (S. 19), Umweltleitlinien (Vorsorgeprinzip) siehe Internet der HPA |
| | 2-25 | Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen | Nachhaltige Entwicklung (S. 7-9), Verantwortungsvolle Unternehmensführung (S. 11-20) |

¹⁷ Die weibliche und männliche Form von Begriffen stammt aus dem GRI- und DNK-Index und weicht daher von der im Nachhaltigkeitsbericht selbst verwendeten Form ab.

| GRI STANDARD | ANGABEN | VERWEISE UND KOMMENTARE | 2022 |
|--|---------|--|--|
| Strategie, Richtlinien und Praktiken | 2-26 | Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen | Korruptionsprävention (S. 18) |
| | 2-27 | Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen | Governance und Compliance (S. 17-18) |
| | 2-28 | Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen | Nachhaltige Ausrichtung des Geschäftsmodells (S. 13-14) |
| Einbindung von Stakeholdern | 2-29 | Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern | Stakeholder Engagement (S. 13-14) |
| | 2-30 | Tarifverträge | Vergütung und Arbeitszeit (S. 26), Kennzahlentabelle (S. 72) |
| GRI 3: Wesentliche Themen | | | |
| | 3-1 | Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen | Prozess Wesentlichkeit (S. 8-9) |
| | 3-2 | Liste der wesentlichen Themen | Prozess Wesentlichkeit (S. 8-9) |
| | 3-3 | Management von wesentlichen Themen | Nachhaltige Ausrichtung des Geschäftsmodells (S. 13-14) |
| GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016 | | | |
| | 201-1 | Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert | Geschäftsbericht 2022 |
| | 201-2 | Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen | Resilienz (S. 15-16), Klimawandelfolgen (S. 65-66) |
| | 201-4 | Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand | Kennzahlentabelle (S. 75) |
| GRI 203: Indirekte Ökonomische Auswirkungen | | | |
| | 203-1 | Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen | Leistungsfähiger Hafen (S. 32-55), Wasserinfrastruktur und Schiffsverkehre (S. 38-41), Bahninfrastruktur und Verkehre (S. 42-44), Straßeninfrastruktur und Verkehre (S. 45-47), Öffentlicher und privater Hochwasserschutz (S. 48) |
| | 203-2 | Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen | Flächenstrategie (S. 51-55), Klima und Biodiversität (S. 56-69) |
| GRI 204: Beschaffungspraktiken | | | |
| | 204-1 | Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten | Verantwortungsvolle Beschaffung (S. 19), Kennzahlentabelle (S. 56-69) |

| GRI STANDARD | ANGABEN | VERWEISE UND KOMMENTARE | 2022 |
|-------------------------------------|---------|---|---|
| GRI 205: Antikorruption 2016 | | | |
| | 205-1 | Betriebsstätten, die auf Korruption geprüft wurden | Kennzahlentabelle (S. 74-75) |
| | 205-2 | Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung | Korruptionsprävention (S. 18), Kennzahlentabelle (S. 74-75) |
| | 205-3 | Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen | Korruptionsprävention (S. 18), Kennzahlentabelle (S. 74-75) |
| GRI 302: Energie 2016 | | | |
| | 302-1 | Energieverbrauch innerhalb der Organisation | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 76-77) |
| | 302-4 | Verringerung des Energieverbrauchs | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 76-77) |
| GRI 304: Biodiversität 2016 | | | |
| | 304-3 | Geschützte oder renaturierte Lebensräume | Biodiversität (S. 67-68) |
| GRI 305: Emissionen 2016 | | | |
| | 305-1 | Direkte THG-Emissionen (Scope 1) | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 78-79) |
| | 305-2 | Indirekte energiebedingte THG- Emissionen (Scope 2) | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 78-79) |
| | 305-5 | Senkung der Treibhausgasemissionen | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 78-79) |
| | 305-7 | Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen | Luftschadstoffe der Schiffe der Flotte gesamt: Kennzahlentabelle (S. 79) |
| GRI 306: Abwasser 2016 | | | |
| | 306-1 | Abwassereinleitung nach Qualität und Einleitungsort | Kennzahlentabelle (S. 80) |
| GRI 306: Abfall 2020 | | | |
| | 306-1 | Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen | Stromstoffmanagement Abfälle (S. 64) |
| | 306-2 | Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen | Wasserinfrastruktur und Sedimentmanagement, Betrieb von Deponien (S. 38-41) |
| | 306-3 | Angefallener Abfall | Stromstoffmanagement Abfälle (S. 64) |

| GRI STANDARD | ANGABEN | VERWEISE UND KOMMENTARE | 2022 |
|--|---------|--|---|
| GRI 401: Beschäftigung 2016 | | | |
| | 401-1 | Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation | Werte und Menschen (S. 23-31), Kennzahlentabelle (S. 71-74) |
| | 401-2 | Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden | Werte und Menschen (S. 23-31), Kennzahlentabelle (S. 71-74) |
| GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018 | | | |
| | 403-1 | Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz | Gesundheit und Wohlbefinden (S. 27-28), Arbeitssicherheit (S. 29) |
| | 403-2 | Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen | Gesundheit und Wohlbefinden (S. 27-28), Arbeitssicherheit (S. 29) |
| | 403-4 | Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz | Gesundheit und Wohlbefinden (S. 27-28), Arbeitssicherheit (S. 29) |
| | 403-5 | Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz | Gesundheit und Wohlbefinden (S. 27-28), Arbeitssicherheit (S. 29) |
| | 403-6 | Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter | Gesundheit und Wohlbefinden (S. 27-28), Arbeitssicherheit (S. 29) |
| | 403-9 | Arbeitsbedingte Verletzungen | Arbeitssicherheit (S. 29) |
| GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016 | | | |
| | 404-2 | Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe | Wandel der Arbeitswelt (S. 25-26) |
| GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016 | | | |
| | 413-1 | Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen | Flächenstrategie (S. 51-53), Biodiversität (S. 67-68) |
| | 413-2 | Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften | Infrastruktur und Verkehre (S. 38-47) |

DNK-INDEX

| DNK-KRITERIUM | BESCHREIBUNG DES DNK-KRITERIUMS | VERWEISE UND KOMMENTARE |
|--|--|---|
| Allgemeines | | |
| Allgemeine Informationen | Beschreibung des Geschäftsmodells (u. a. Unternehmensgegenstand, Produkte/Dienstleistungen) | Porträt (S. 6), Nachhaltige Ausrichtung des Geschäftsmodell (S. 13-14) |
| Strategie | | |
| 1. Strategische Analyse und Maßnahmen | Das Unternehmen legt offen, ob es eine Nachhaltigkeitsstrategie verfolgt. Es erläutert, welche konkreten Maßnahmen es ergreift, um im Einklang mit den wesentlichen und anerkannten branchenspezifischen, nationalen und internationalen Standards zu operieren. | Nachhaltige Entwicklung (S. 7-9), Nachhaltige Ausrichtung des Geschäftsmodell (S. 13-14) |
| 2. Wesentlichkeit | Das Unternehmen legt offen, welche Aspekte der eigenen Geschäftstätigkeit wesentlich auf Aspekte der Nachhaltigkeit einwirken und welchen wesentlichen Einfluss die Aspekte der Nachhaltigkeit auf die Geschäftstätigkeit haben. Es analysiert die positiven und negativen Wirkungen und gibt an, wie diese Erkenntnisse in die eigenen Prozesse einfließen. | Prozess Wesentlichkeit (S. 8-9) |
| 3. Ziele | Das Unternehmen legt offen, welche qualitativen und/oder quantitativen sowie zeitlich definierten Nachhaltigkeitsziele gesetzt und operationalisiert werden und wie deren Erreichungsgrad kontrolliert wird. | Nachhaltige Entwicklung (S. 7-9), Nachhaltigkeitsmanagement (S. 7-8 und 13) |
| 4. Tiefe der Wertschöpfungskette | Das Unternehmen gibt an, welche Bedeutung Aspekte der Nachhaltigkeit für die Wertschöpfung haben und bis zu welcher Tiefe seiner Wertschöpfungskette Nachhaltigkeitskriterien überprüft werden. | Verantwortungsvolle Beschaffung (S. 19) |
| Prozessmanagement | | |
| 5. Verantwortung | Die Verantwortlichkeiten in der Unternehmensführung für Nachhaltigkeit werden offengelegt. | Vorwort (S. 3-4), Nachhaltige Entwicklung (S. 7-9), Strategische Positionierung (S. 13) Nachhaltigkeitsmanagement (S. 7-8 und 13) |
| 6. Regeln und Prozesse | Das Unternehmen legt offen, wie die Nachhaltigkeitsstrategie durch Regeln und Prozesse im operativen Geschäft implementiert wird. | Strategische Positionierung (S. 13), Nachhaltigkeitsmanagement (S. 7-8 und 13), Governance und Compliance (S. 17-18) |
| 7. Kontrolle | Das Unternehmen legt offen, wie und welche Leistungsindikatoren zur Nachhaltigkeit in der regelmäßigen internen Planung und Kontrolle genutzt werden. Es legt dar, wie geeignete Prozesse Zuverlässigkeit, Vergleichbarkeit und Konsistenz der Daten zur internen Steuerung und externen Kommunikation sichern. | Nachhaltige Ausrichtung des Geschäftsmodells (S. 13-14) Kennzahlentabelle |
| Leistungsindikatoren (5–7) | Leistungsindikator GRI 2, 2-22 - 2-28 | Siehe GRI-Index (S. 82-85) |

| DNK-KRITERIUM | BESCHREIBUNG DES DNK-KRITERIUMS | VERWEISE UND KOMMENTARE |
|---|---|---|
| 8. Anreizsysteme | Das Unternehmen legt offen, wie sich die Zielvereinbarungen und Vergütungen für Führungskräfte und Mitarbeiter auch am Erreichen von Nachhaltigkeitszielen und an der langfristigen Wertschöpfung orientieren. Es wird offengelegt, inwiefern die Erreichung dieser Ziele Teil der Evaluation der obersten Führungsebene (Vorstand/ Geschäftsführung) durch das Kontrollorgan (Aufsichtsrat/Beirat) ist. | Nachhaltige Entwicklung (S. 7-9) |
| Leistungsindikatoren (8) | Leistungsindikator GRI 2, 2-19 | siehe GRI-Index (S. 82-85) |
| 9. Beteiligung von Anspruchsgruppen | Das Unternehmen legt offen, wie gesellschaftliche und wirtschaftlich relevante Anspruchsgruppen identifiziert und in den Nachhaltigkeitsprozess integriert werden. Es legt offen, ob und wie ein kontinuierlicher Dialog mit ihnen gepflegt und seine Ergebnisse in den Nachhaltigkeitsprozess integriert werden. | Prozess Wesentlichkeit (S. 8-9), Stakeholder Engagement (S. 13-14) |
| Leistungsindikatoren (9) | Leistungsindikator GRI 2-29, 2-16, 2-26 | siehe GRI-Index (S. 82-85) |
| 10. Innovations- und Produktmanagement | Das Unternehmen legt offen, wie es durch geeignete Prozesse dazu beiträgt, dass Innovationen bei Produkten und Dienstleistungen die Nachhaltigkeit bei der eigenen Ressourcennutzung und bei Nutzern verbessern. Ebenso wird für die wesentlichen Produkte und Dienstleistungen dargelegt, ob und wie deren aktuelle und zukünftige Wirkung in der Wertschöpfungskette und im Produktlebenszyklus bewertet wird. | Geschäftsentwicklung – innovativ und digital (S. 20-21) |
| Leistungsindikatoren (10) | G4 FS11 | Die HPA verfügt nur über Finanzanlagen (liquide Mittel) bei der Kasse.Hamburg, die dem Geschäftsbetrieb dienen. Es wird keine positive oder negative Auswahlprüfung nach Umwelt- oder sozialen Faktoren durchgeführt. |
| Umwelt | | |
| 11. Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen | Das Unternehmen legt offen, in welchem Umfang natürliche Ressourcen für die Geschäftstätigkeit in Anspruch genommen werden. Infrage kommen hier Materialien sowie der Input und Output von Wasser, Boden, Abfall, Energie, Fläche, Biodiversität sowie Emissionen für den Lebenszyklus von Produkten und Dienstleistungen. | Klimaschutz (S. 56-64), die Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen wie In- und Output von Wasser, Boden, Abfall, Flächen und Biodiversität werden noch nicht vollständig bilanziert. |
| 12. Ressourcenmanagement | Das Unternehmen legt offen, welche qualitativen und quantitativen Ziele es sich für seine Ressourceneffizienz, insbesondere den Einsatz erneuerbarer Energien, die Steigerung der Rohstoffproduktivität und die Verringerung der Inanspruchnahme von Ökosystemdienstleistungen gesetzt hat, welche Maßnahmen und Strategien es hierzu verfolgt, wie diese erfüllt wurden bzw. in Zukunft erfüllt werden sollen und wo es Risiken sieht. | Nachhaltigkeitsmanagement (S. 7-8 und 13), Klima (S. 58-64), Wasserinfrastruktur und Schiffsverkehre (S. 38-41) |

| DNK-KRITERIUM | BESCHREIBUNG DES DNK-KRITERIUMS | VERWEISE UND KOMMENTARE |
|--------------------------------------|--|---|
| Leistungsindikatoren (11–12) | Leistungsindikator GRI 301-1: Eingesetzte Materialien | Diese Daten werden noch nicht erfasst. Systeme für die Erfassung und Bilanzierung werden aufgebaut. |
| | Leistungsindikator GRI 302-1: Energieverbrauch | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 77) |
| | Leistungsindikator GRI 302-4: Verringerung des Energieverbrauchs | Leistungsfähiger Hafen (S. 32-55), Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 77) |
| | Leistungsindikator GRI 303-3: Wasserentnahme | Kennzahlentabelle (S. 78) |
| | Leistungsindikator GRI 306-2: Abfall | Wasserinfrastruktur und Schiffsverkehre (S. 38-41), Stoffstrommanagement Abfälle (S. 64), Hafenentwicklungsprojekt Steinwerder (S. 54) |
| 13. Klimarelevante Emissionen | Das Unternehmen legt die Treibhausgas-(THG)-Emissionen in Anlehnung an das Greenhouse Gas (GHG) Protocol oder darauf basierenden Standards offen und gibt seine selbst gesetzten Ziele zur Reduktion der Emissionen an. | Leistungsfähiger Hafen (S. 32-55), Klima und Biodiversität (S. 56-69), Kennzahlentabelle (S. 78-79) |
| Leistungsindikatoren (13) | Leistungsindikator GRI 305-1 (siehe GH-EN15): Direkte THG-Emissionen (Scope 1) | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 78-79) |
| | Leistungsindikator GRI 305-2: Indirekte energiebezogene THG-Emissionen (Scope 2) | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 78-79) |
| | Leistungsindikator GRI 305-3: Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3) | Klimaschutz (S. 58-64) |
| | Leistungsindikator GRI 305-5: Senkung der THG-Emissionen | Klimaschutz (S. 58-64), Kennzahlentabelle (S. 78-79) |
| Gesellschaft | | |
| 14. Arbeitnehmerrechte | Das Unternehmen berichtet, wie es national und international anerkannte Standards zu Arbeitnehmerrechten einhält sowie die Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen und am Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens fördert, welche Ziele es sich hierbei setzt, welche Ergebnisse bisher erzielt wurden und wo es Risiken sieht. | Verantwortungsvolle Unternehmensführung (S. 11-20), Werte und Menschen (S. 23-31) |
| 15. Chancengerechtigkeit | Das Unternehmen legt offen, wie es national und international Prozesse implementiert und welche Ziele es hat, um Chancengerechtigkeit und Vielfalt (Diversity), Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Mitbestimmung, Integration von Migranten und Menschen mit Behinderung, angemessene Bezahlung sowie Vereinbarung von Familie und Beruf zu fördern, und wie es diese umsetzt. | Werte und Menschen (S. 23-31), Vielfalt und Inklusion (S. 26), Vergütung und Arbeitszeit (S. 26), Gesundheit und Wohlbefinden (S. 27-28), Arbeitssicherheit (S. 29) |

| DNK-KRITERIUM | BESCHREIBUNG DES DNK-KRITERIUMS | VERWEISE UND KOMMENTARE |
|-------------------------------------|--|--|
| 16. Qualifizierung | Das Unternehmen legt offen, welche Ziele es gesetzt und welche Maßnahmen es ergriffen hat, um die Beschäftigungsfähigkeit, d. h. die Fähigkeit zur Teilhabe an der Arbeits- und Berufswelt aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zu fördern und im Hinblick auf die demografische Entwicklung anzupassen, und wo es Risiken sieht. | Wandel der Arbeitswelt (S. 25-26) |
| Leistungsindikatoren (14–16) | Leistungsindikator GRI 403-9: Arbeitsbedingte Verletzungen | Kennzahlentabelle (S. 74) Die Zahlen für alle Beschäftigten, die nicht bei der HPA angestellt sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplätze jedoch von der HPA kontrolliert werden, werden nicht erhoben. |
| | Leistungsindikator GRI 403-10: Arbeitsbedingte Erkrankungen | Gesundheit und Wohlbefinden (S. 27-28) |
| | Leistungsindikator GRI 403-4: Mitarbeiterbeteiligung zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | Gesundheit und Wohlbefinden (S. 27-28) |
| | Leistungsindikator GRI 404-1: Stundenzahl der Aus- und Weiterbildungen | Kennzahlentabelle (S. 81) |
| | Leistungsindikator GRI 405-1: Diversität und Chancengleichheit | Vielfalt und Inklusion (S. 26) |
| | Leistungsindikator GRI 406-1: Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen | Vielfalt und Inklusion (S. 26) |
| 17. Menschenrechte | Das Unternehmen legt offen, welche Maßnahmen, Strategien und Zielsetzungen für das Unternehmen und seine Lieferkette ergriffen werden, um zu erreichen, dass Menschenrechte weltweit geachtet und Zwangs- und Kinderarbeit sowie jegliche Form der Ausbeutung verhindert werden. Hierbei ist auch auf Ergebnisse der Maßnahmen und etwaige Risiken einzugehen. | Governance und Compliance (S. 17-18), Verantwortungsvolle Beschaffung (S. 19) |
| Leistungsindikatoren (17) | Leistungsindikator GRI 2, 2-23, 2-25 | siehe GRI-Index |
| 18. Gemeinwesen | Das Unternehmen legt offen, wie es zum Gemeinwesen in den Regionen beiträgt, in denen es wesentliche Geschäftstätigkeiten ausübt. | Wandel der Arbeitswelt (S. 25-26) |
| Leistungsindikatoren (18) | Leistungsindikator GRI SRS-201-1: Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert | Geschäftsbericht 2022 |
| 19. Politische Einflussnahme | Alle wesentlichen Eingaben bei Gesetzgebungsverfahren, alle Einträge in Lobbylisten, alle wesentlichen Zahlungen von Mitgliedsbeiträgen, alle Zuwendungen an Regierungen sowie alle Spenden an Parteien und Politiker sollen nach Ländern differenziert offengelegt werden. | Verteilt in entsprechenden Kapiteln, u. a. Beschaffung, Klimastrategie. Die HPA übt dabei keinen politischen Einfluss aus, engagiert sich nicht politisch und ist in keiner politisch aktiven Organisation Mitglied. |
| Leistungsindikatoren (19) | Leistungsindikator GRI 415-1: Parteispenden | Es werden von der HPA keinerlei Sachzuwendungen geleistet. |

DNK-KRITERIUM

BESCHREIBUNG DES DNK-KRITERIUMS

VERWEISE UND KOMMENTARE

20. Gesetzes- und richtlinienkonformes Verhalten

Das Unternehmen legt offen, welche Maßnahmen, Standards, Systeme und Prozesse zur Vermeidung von rechtswidrigem Verhalten und insbesondere von Korruption existieren, wie sie geprüft werden, welche Ergebnisse hierzu vorliegen und wo Risiken liegen. Es stellt dar, wie Korruption und andere Gesetzesverstöße im Unternehmen verhindert, aufgedeckt und sanktioniert werden.

Governance und Compliance (S.17-18)

Leistungsindikatoren (20)

Leistungsindikator GRI 205-1: Auf Korruptionsrisiken geprüfte Betriebsstätten

Kennzahlentabelle (S.74)

Leistungsindikator GRI 205-3: Korruptionsvorfälle

Leistungsindikator GRI 205-3: Korruptionsvorfälle (S.75)

BESCHEINIGUNG DER WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über die nicht-finanzielle Berichterstattung eines Konzerns

An die Hamburg Port Authority AöR, Hamburg

Prüfungsurteil

Wir haben den Nachhaltigkeitsbericht der Hamburg Port Authority AöR, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (im Folgenden „Konzern“) für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden „nichtfinanzielle Konzern-Berichterstattung“) zur Erfüllung der Anforderungen des Deutschen Nachhaltigkeitskodexes (im Folgenden „DNK“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die in der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung genannten externen Dokumentationsquellen und Expertenmeinungen.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung kommen lassen, dass die beigefügte nichtfinanzielle Konzern-Berichterstattung für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2022 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern des Konzerns dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in der nichtfinanziellen Berichterstattung genannten externen Dokumentationsquellen und Expertenmeinungen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des Entwurfs eines IDW Prüfungsstandards: Inhaltliche Prüfung mit begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung außerhalb der Abschlussprüfung (IDW EPS 991 (11.2022), herausgegeben vom Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V. (IDW) und des internationalen Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical financial information“, herausgegeben vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), durchgeführt. Unsere Verantwortung ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung“ weitergehend beschrieben.

Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des International Standard on Quality Management (ISQM 1) vom IAASB angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Hervorhebung eines Sachverhalts – Grundsätze zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung

Ohne unser Prüfungsurteil zu modifizieren, machen wir auf die Ausführungen in der nicht-finanziellen Konzern-Berichterstattung aufmerksam, in denen die Grundsätze zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung beschrieben werden. Die nichtfinanzielle Konzern-Berichterstattung

wurde von der Gesellschaft zur Erfüllung der Anforderungen des DNK aufgestellt. Folglich ist die nichtfinanzielle Konzern-Berichterstattung für andere Zwecke nicht geeignet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die nichtfinanzielle Konzern-Berichterstattung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung in Übereinstimmung mit den einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern des Konzerns dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Konzern-Berichterstattung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den einschlägigen

deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern des Konzerns dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation des Konzerns und über die Einbindung von Stakeholdern,
- Befragungen von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Themen und entsprechender Berichtsgrenzen des Konzerns zu erlangen,
- Befragung von Mitarbeitern, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen sowie über die Angaben der nichtfinanziellen Konzern-Berichterstattung,
- Anfrage und Prüfung ausgewählter Dokumente (Prüfungsnachweise), die die Angaben in der Nachhaltigkeitsberichterstattung belegen,
- Identifizierung und Beurteilung des Risikos wesentlicher falscher Darstellungen in der nicht finanziellen Konzern-Berichterstattung,

- Analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Angaben der nicht finanziellen Konzern-Berichterstattung,
- Beurteilung der Darstellung der ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung,
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Angaben im Jahresabschluss und Lagebericht,
- Würdigung zukunftsorientierter Angaben. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen,

Wie in der Beschreibung der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter dargelegt, haben die gesetzlichen Vertreter die in den einschlägigen Vorschriften enthaltenen Formulierungen und Begriffe ausgelegt; die Gesetzmäßigkeit dieser Auslegungen ist mit den in dieser Beschreibung genannten inhärenten Unsicherheiten behaftet.

Verwendungsbeschränkung des Vermerks

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke des Konzerns durchgeführt und der Vermerk nur zur Information des Konzerns über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein des Konzerns gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 (<https://www.mazars.de/Home/Services/>

Audit-Assurance/Auftragsbedingungen) sowie unsere Besonderen Auftragsbedingungen für Prüfungen und prüfungsnahe Leistungen der Mazars GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft vom 1. Juni 2019. Bezüglich der Allgemeinen Auftragsbedingungen verweisen wir ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Hamburg, 18. Januar 2024

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Joachim Dannenbaum

Wirtschaftsprüfer, Partner

Philipp Killius

Partner, Head of Sustainability

BILDVERZEICHNIS

- Covergrafik
© Tabula Rasa Creation GmbH
S. 4, 8, 29, 32, 47, 53, 55, 56, 62, 67
© HPA, Andreas Schmidt-Wiethoff
- S. 5
© Mediaserver Hamburg/Doublevision
- S. 11, 18
© Mediaserver Hamburg/ThisIsJulia Photography
- S. 14
© Carsten Dammann Fotografie.
carstendammann.com
- S. 21
© Tabula Rasa Creation GmbH

- S. 23
© Mediaserver Hamburg/Ingo Boelter
- S. 26
© Dunka Pikula
- S. 37
© Jozef Kubica Photography.
jozefkubica.com
- S. 28
© Witters GmbH
- S. 41
© HPA, Martin Elsen
- S. 59
© Mediaserver Hamburg/Cornelius Kalk

IMPRESSUM

Bei Fragen rund um das Thema Nachhaltigkeit bei der HPA können Sie sich gern an uns wenden. Bitte nutzen Sie hierfür folgende
Email-Adresse: nachhaltigkeit@hpa.hamburg.de

Herausgeber

Hamburg Port Authority AöR
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

040 42847-0

www.hamburg-port-authority.de

Veröffentlichung HPA, Januar 2024,
Redaktionsschluss 22.12.2023

Disclaimer

Beratung und Redaktion

Cambria Consulting
cambria-consulting.de

Konzept, Gestaltung & Satz

Tabula Rasa Creation GmbH
Feldstraße 66
20359 Hamburg

tabula-rasa.studio

