



**HOCHBAHN** Konzern-  
abschluss

**2021**

# KONZERN- LAGEBERICHT

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2021

<b>1.</b>	<b>GRUNDLAGEN DES KONZERNS</b>	<b>3</b>
1.1	Geschäftsmodell des Konzerns	3
1.2	Ziele und Strategien	4
1.3	Nachhaltigkeit	5
1.4	Forschung und Entwicklung	6
<b>2.</b>	<b>WIRTSCHAFTSBERICHT</b>	<b>7</b>
2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	7
2.2	Geschäftsverlauf	8
2.3	Lage	11
2.4	Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	15
2.5	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern	15
<b>3.</b>	<b>WIRTSCHAFTLICHE LAGE WESENTLICHER EINBEZOGENER UNTERNEHMEN</b>	<b>17</b>
<b>4.</b>	<b>PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT</b>	<b>19</b>
4.1	Prognosebericht	19
4.2	Risikobericht	23
4.3	Chancenbericht	26

# 1. Grundlagen des Konzerns

## 1.1 Geschäftsmodell des Konzerns

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Auf vier U-Bahn-, 116 Bus- und mehreren Fährlinien erbringt sie etwa die Hälfte aller Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund (hvv). Mit über 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört die HOCHBAHN zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen, unter anderem im Fahrzeuginstandhaltungs-, Sicherheits- sowie Reinigungsbereich, stellt die HOCHBAHN einen wesentlichen Teil der Mobilität in Hamburg sicher.

Die Hamburger Hochbahn AG ist ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiertes und geführtes Unternehmen, das sich über die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) vollständig im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg befindet. Organisatorisch ist das Unternehmen in vier Ressorts gegliedert.

### Vorstand

Ressort <b>Unternehmenssteuerung</b> Vorstandsvorsitzender Henrik Falk	Ressort <b>Personal und Betrieb</b> Claudia Güsken	Ressort <b>Finanzen und Nachhaltigkeit</b> Helmut König	Ressort <b>Technik</b> Jens-Günter Lang
------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------

Das Ressort Unternehmenssteuerung wird vom Vorstandsvorsitzenden Henrik Falk geführt. Zum Ressort gehören neben den Bereichen Systementwicklung und Angebotsplanung, Marketing, Unternehmenskommunikation sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft verschiedene Stabsbereiche (Hamburg-Takt, Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung und Revision). Zum 1. Januar 2022 wurden der Bereich Systementwicklung und Angebotsplanung sowie der Stabsbereich Hamburg-Takt zum neuen Bereich Hamburg-Takt zusammengeführt. Die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb bilden zusammen mit den Bereichen Personal sowie Wandel und Innovation das Ressort Personal und Betrieb. Das Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit umfasst die Bereiche Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie den Bereich Nachhaltige Entwicklung, Umwelt und Arbeitssicherheit. Zum Ressort Technik zählen die Bereiche Projektbau, Infrastruktur, Bustechnik, Schienenfahrzeuge sowie U-Bahn-Neubau U5.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den federführend zuständigen Vorstand für die konsolidierten Beteiligungsunternehmen.

Beteiligungsunternehmen	<b>federführend zuständig</b>
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH	Herr Lang
TEREG Gebäudedienste GmbH	Herr Lang
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH	Frau Güsken
Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH	Herr König
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG	Herr König
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	Herr König

Es ist ein erklärtes Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Hamburg bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. Die HOCHBAHN hat sich in ihrer Rolle als zentrale Partnerin für den Hamburg-Takt dem Klimaschutz und der Mobilitätswende verschrieben. Das gilt uneingeschränkt auch in der Coronavirus-Pandemie. Mit dem Hamburg-Takt soll der Marktanteil des ÖPNV im Hamburg bis 2030 auf 30 % steigen verglichen mit 22 % im Jahr 2017. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen noch mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Neue Mobilitätskonzepte begleitet die HOCHBAHN fortlaufend. Nach MOIA im vergangenen Jahr wurden im Jahr 2021 mit SixtShare und MILES zwei Carsharing-Anbieter und mit TIER der erste E-Scooter-Sharing-Anbieter in die hvv switch App integriert. Diese zentrale Mobilitätsplattform mit Tiefenintegration aller relevanten Mobilitätsdienstleister wird auch im Jahr 2022 um weitere Angebote ergänzt. Zusammen mit den rund 80 switch Punkten an Schnellbahnhaltstellen und in den Quartieren hat sich ein ganzheitliches Mobilitätsangebot in Hamburg etabliert.

Zudem investiert die HOCHBAHN laufend in ihr bestehendes U-Bahn- und Busnetz und schließt gemäß einer langfristigen Planung neue Stadtgebiete an das Netz an. Im Jahr 2021 wurde die Gesamtplanung zur neuen U-Bahn-Linie U5 weiter vorangetrieben. Erste bauvorbereitende Maßnahmen im Abschnitt U5 Ost haben nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses Ende September 2021 begonnen. Die Bauarbeiten zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest wurden ebenso planmäßig fortgeführt wie die Planungen zu deren Verlängerung auf den Grasbrook. Die konsequente Umsetzung des barrierefreien Ausbaus sowie umfangreiche Arbeiten zur Instandhaltung stützen zusätzlich die Zukunftsfähigkeit des Hamburger U-Bahn-Systems.

Die emissionsfreie Busflotte ist bis Ende 2021 auf insgesamt 105 Fahrzeuge angewachsen.

## 1.2 Ziele und Strategien

In Hamburg zählen der Verkehr und insbesondere der ÖPNV zu den wichtigsten Stellschrauben, um die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zu erfüllen. Rund 31 % trägt der Mobilitätssektor zu den Hamburger CO<sub>2</sub>-Emissionen bei (Stand 2019).<sup>1</sup> Wie die Menschen in der wachsenden Stadt Hamburg zukünftig auch ohne eigenen Pkw mobil sein und zugleich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, ist eine der zentralen Fragestellungen für die Politik und die Verkehrsunternehmen. Gemeinsam und kontinuierlich wird dafür an innovativen Lösungen und Konzepten gearbeitet.

Die HOCHBAHN sieht sich als städtisches Unternehmen besonders in der Pflicht, ihren Beitrag für eine hohe Lebensqualität in der Stadt zu leisten. Mit ihrer Vision, intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft in Hamburg zu schaffen, unterstreicht die HOCHBAHN ihre Rolle als wichtiger Mobilitätspartner für die Stadt und richtet ihr tägliches Handeln daran aus. Sie sorgt mit innovativen und nachhaltigen Lösungen für eine intuitive und nutzerorientierte Mobilität für nahezu alle Lebenssituationen.

Ziel ist es, trotz eines weiteren Bevölkerungswachstums in Hamburg, den privaten Pkw-Verkehr zu reduzieren und eine Verlagerung hin zum Umweltverbund (Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen, ÖPNV) zu erreichen. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll dabei gemäß Hamburg-Takt bei steigender Gesamtverkehrsleistung von 22 % (2017) auf 30 % (bis 2030) steigen. So soll ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen geleistet werden und die Mobilitätswende der Lebensqualität dienen: für saubere Luft, weniger Lärm und eine breite Auswahl an verknüpften Verkehrsmitteln. Dazu hat die HOCHBAHN bereits im Jahr 2019 einen strategischen Paradigmenwechsel vollzogen. Verankert im Klimaplan und im Klimaschutzgesetz der Freien und Hansestadt Hamburg sowie als Instrument der Senatspolitik konzentriert sich die HOCHBAHN nicht nur – wie bisher – auf eine nachfrageorientierte Leistungsentwicklung von Bus, Bahn und Fähre. Vielmehr steht die HOCHBAHN nunmehr auch für einen kundenzentrierten, bedarfs- und angebotsorientierten sowie integrierten ÖPNV inklusive On-Demand- und Sharing-Services mit mehr Service und Qualität für die Hamburgerinnen und Hamburger. Dies dient dem Zielbild, die Klimaneutralität durch eine maximale Attraktivierung des Umweltverbunds zu erreichen und den privaten Pkw-Verkehr obsolet zu machen. Somit hebt der Hamburg-Takt die öffentliche Daseinsvorsorge auf ein neues, klimabewusstes Niveau.

<sup>1</sup> <https://www.hamburg.de/co2-bilanz-hh/>

### 1.3 Nachhaltigkeit

#### Nachhaltige Unternehmensführung

Seit dem Beitritt zum UN Global Compact im Jahr 2017 richtet sich die Unternehmensführung der HOCHBAHN an deren zehn Prinzipien und den Sustainable Development Goals (SDGs) aus. Zudem ist das Thema Nachhaltigkeit als ein integraler Bestandteil in der Unternehmensstrategie der HOCHBAHN und im Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit auf Vorstandsebene verankert. Darüber hinaus ist die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen Bestandteil der Zielvereinbarungen der Vorstände und Führungskräfte. Im Jahr 2021 wurden Nachhaltigkeitsziele im Kontext einer nachhaltigen Unternehmensführung (Nachhaltigkeitsprogramm) sowie im Zusammenhang mit der Beschaffung von emissionsfreien Bussen und dem Bau der U-Bahn-Linie U5 festgelegt. Des Weiteren bestehen unterschiedliche Formate, um unternehmensweit für Nachhaltigkeit in den Prozessen zu sensibilisieren und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in die Umsetzung zu involvieren.

Um ihre Stakeholder umfassend und transparent über wesentliche Nachhaltigkeitsaktivitäten zu informieren, veröffentlicht die HOCHBAHN seit dem Geschäftsjahr 2020 neben dem Unternehmens- und Nachhaltigkeitsbericht eine GRI-Bilanz nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Zusätzlich dient die GRI-Bilanz als Fortschrittsbericht im Rahmen des Global Compact und legt die Abdeckung der Kriterien des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) über einen DNK-Inhaltsindex offen.

Im Fokus der Nachhaltigkeitsstrategie der HOCHBAHN stehen seit 2017 fünf priorisierte SDGs mit besonderer Relevanz für die HOCHBAHN sowie fünf daraus abgeleitete Top-Ziele einer nachhaltigen Entwicklung:

- Positionierung der HOCHBAHN als nachhaltiger Mobilitätsdienstleister,
- Emissionen der Geschäftstätigkeit reduzieren,
- Verantwortung übernehmen: lokal und global,
- Ressourcen effizient nutzen und die Umwelt schonen,
- nachhaltige Innovationen fördern.

#### Orientierungsrahmen seit 2017



Bereits im Jahr 2020 hatte die HOCHBAHN im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse nach GRI-Standards ihre Nachhaltigkeitsstrategie geschärft und 15 für die HOCHBAHN relevante Nachhaltigkeitsthemen nach Geschäftsrelevanz sowie nach Relevanz hinsichtlich der sozialen und ökologischen Auswirkungen bewertet. Dazu wurden sowohl interne als auch externe Stakeholder befragt, darunter Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN sowie ausgewiesene Expertinnen und Experten im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit. Die Ergebnisse der Analyse hatten den bestehenden Ansatz der HOCHBAHN bestätigt, über die Schaffung eines attraktiven Mobilitätsangebots und die damit einhergehende Verkehrsverlagerung sowie über die Reduktion der eigenen Emissionen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ausgehend von dieser Wesentlichkeitsanalyse hat die HOCHBAHN im Berichtsjahr 2021 ein auswirkungsbasiertes Nachhaltigkeitsprogramm entwickelt (Impactprogramm). Die Methodik dieses Programms orientiert sich an den Empfehlungen des UN Global Compacts für die Operationalisierung der Sustainable Development Goals. Die HOCHBAHN hat 2021

an einer globalen Peer Learning Group teilgenommen. Das Impactprogramm operationalisiert die wesentlichen Themen aus Sicht der Stakeholder durch Ziele und Messgrößen (KPIs) und soll zukünftig als internes Instrument für das Monitoring und die Steuerung fungieren und eine Basis für die nachhaltige Unternehmenssteuerung sowie für das Controlling und Reporting sein. In diesem Zusammenhang wurde auch das Thema Business Integration der erforderlichen Datenprozesse im Rahmen des IT-Projekts SAP S/4Hana betrachtet und in Form von Zielbildern spezifiziert.

Um die Top-Ziele der nachhaltigen Entwicklung zu erreichen, setzt die HOCHBAHN auf einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem betriebswirtschaftliche Kenngrößen um ökologische und soziale Kriterien ergänzt werden. So sind im Bereich Einkauf seit dem 1. Mai 2019 die „Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und Geschäftspartner“ verpflichtende Vertragsbestandteile der HOCHBAHN-Beschaffungsvorgänge. Im Jahr 2021 wurde der nachhaltige Beschaffungsansatz der HOCHBAHN bei Ausschreibungen weiterentwickelt, indem neben technischen und kommerziellen Anforderungen auch Nachhaltigkeitsaspekte als vergaberelevante Kriterien berücksichtigt werden. Dies fand unter anderem bei den Ausschreibungen für die E-Bus-Ladetechnik und das IT-Outsourcing Anwendung. Im Zuge der Weiterentwicklung des Beschaffungsansatzes wurden erstmalig auch Auftragsausführungsbedingungen zu Nachhaltigkeitsanforderungen implementiert. So ist beispielsweise der neue Partner des IT-Outsourcings künftig dazu verpflichtet, regelmäßig Transparenz über Treibhausgasemissionen und die Einhaltung sozialer Standards in der Herstellung von IT-Hardware zu schaffen.

In Vorbereitung auf die im Februar 2021 erfolgte Begebung einer „Grünen Anleihe“ hat die HOCHBAHN die dafür gültigen Nachhaltigkeitskriterien festgelegt. Dieses sogenannte Green Bond Framework wurde im Einklang mit den Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) für die Kategorie „Clean Transportation“ erstellt. Der Green Bond der HOCHBAHN dient unter anderem dazu, die Umstellung auf eine emissionsfreie Busflotte, die Modernisierung des bestehenden U-Bahn-Netzes und die Entwicklung von neuen Services mitzufinanzieren. Das Green Bond Framework der HOCHBAHN wurde von dem Institut CICERO Shades of Green im Rahmen einer sogenannten Second Party Opinion überprüft und mit der höchsten Einstufung „Dark Green“ versehen. Darüber hinaus hat CICERO Shades of Green die Nachhaltigkeit in der Governance-Struktur der HOCHBAHN mit „Excellent“ bewertet, der höchsten Einstufung.

## Klimaschutz

Mit dem 2019 verabschiedeten Klimaziel „Klimaneutralität 2030“ hat die HOCHBAHN ihren Anspruch sowie den Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens und der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele der Stadt Hamburg konkretisiert. Wesentliche Hebel, die direkten (Scope 1) und indirekten (Scope 2) Treibhausgasemissionen bis 2030 auf null zu reduzieren, bestehen in der Beschaffung lokal emissionsfreier Busse und dem Bezug von zertifiziertem Ökostrom. Darüber hinaus werden auch die Emissionen vor- und nachgelagerter Prozesse (Scope 3) analysiert und auf weitere Einsparpotenziale hin überprüft.

Neben der angestrebten Bereitstellung klimaneutraler Mobilität leistet die HOCHBAHN durch die Ausweitung ihres Angebots einen wesentlichen Beitrag dazu, die durch das Mobilitätsverhalten induzierten Treibhausgasemissionen in Hamburg zu senken und so die Mobilitätswende zu unterstützen.

Aufgrund der Klimaveränderung in den nächsten Jahrzehnten werden Hamburg und die HOCHBAHN durch Wetterextreme vor neue Herausforderungen gestellt, insbesondere durch eine veränderte Niederschlagsverteilung sowie die Zunahme an Starkniederschlagsereignissen und Hitzeperioden. Als städtisches Unternehmen und Klimapartner der Freien und Hansestadt Hamburg wird die HOCHBAHN sowohl die Risiken und Chancen des Klimawandels als auch die Anpassung an den Klimawandel systematischer in ihren Geschäftsprozessen integrieren.

## 1.4 Forschung und Entwicklung

Die Umstellung der HOCHBAHN-Busflotte auf elektrische Antriebe erfordert erhebliche Anstrengungen, unter anderem bei der Umsetzung der dafür benötigten elektrischen Infrastruktur und bei deren sicherer Versorgung mit Energie. Beide Aspekte werden von der HOCHBAHN intensiv verfolgt und durch entsprechende wissenschaftliche Aktivitäten flankiert.

So wurde der Ladeinfrastrukturausbau auf dem Busbetriebshof Alsterdorf wissenschaftlich durch die Helmut-Schmidt-Universität begleitet. Das Vorhaben wurde aufgrund der hohen Relevanz für andere Nahverkehrsunternehmen vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert und im September 2021 erfolgreich abgeschlossen. Ergebnisse dieses Vorhabens flossen bereits in eine Vielzahl wissenschaftlicher Publikationen ein.

In Kooperation mit der HOCHBAHN wird in einem weiteren Vorhaben der Helmut-Schmidt-Universität die Notstromversorgung von Busbetriebshöfen mithilfe reversibler Brennstoffzellensysteme untersucht. Dieses Vorhaben ist konzeptionell darauf ausgerichtet, die Stromversorgung auch bei möglichen Ausfällen im Stromverteilnetz sicherzustellen.

Bis Ende September 2021 hat die HOCHBAHN außerdem auf Bundesebene mit zwei Konsortien zur Begleitforschung der in Hamburg betriebenen Batteriebusse kooperiert. Kernthemen waren unter anderem die Energiebedarfe und Verfügbarkeiten der Fahrzeuge in Abhängigkeit von betrieblichen Einsatzprofilen und saisonalen Witterungsbedingungen. Zudem leitete die HOCHBAHN bis Ende 2021 das Förderprojekt des Bundes RealLabHH, in dem gemeinsam mit 32 namhaften Projektpartnern in elf Teilprojekten zu verschiedensten Themen geforscht wurde. Zu den Themen gehörten autonomes Fahren, eine Mobilitätsplattform für alle Anbieter, On-Demand-Shuttles im ländlichen Raum, ein Mobilitätsbudget anstelle eines Dienstwagens und innovative Warentransportlösungen.

Im Bereich der Wasserstofftechnologie beteiligt sich die HOCHBAHN am Norddeutschen Reallabor, einem großen Partnerkonsortium aus Industrie und Wissenschaft, das von der Hochschule für angewandte Wissenschaften (HAW) und der hySOLUTIONS GmbH koordiniert und vom Bund gefördert wird. In diesem Vorhaben wird die HOCHBAHN nach derzeitigem Stand fünf geförderte Brennstoffzellenbusse im Linienverkehr einsetzen.

Darüber hinaus hat die HOCHBAHN im Forschungs- und Entwicklungsprojekt HEAT (Hamburg Electric Autonomous Transportation) von 2019 bis 2021 intensiv den Fahrgastbetrieb in automatisiert fahrenden Kleinbussen in der HafenCity erprobt. Im Rahmen dieses im Dezember 2021 beendeten Projekts erfolgten eine wissenschaftliche Evaluation des rechtlichen Rahmens durch das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) und eine begleitende Akzeptanzforschung durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Die HOCHBAHN und ihre Projektpartner sehen in HEAT einen wesentlichen Meilenstein, um technologische Lösungen zur Marktreife zu entwickeln und das autonome Fahren in Zukunft als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV zu etablieren.

## 2. Wirtschaftsbericht

### 2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der ÖPNV stand auch im Jahr 2021 unter dem dominierenden Einfluss der Coronavirus-Pandemie. Vergleichsweise niedrige Fahrgastzahlen und Einnahmerückgänge in Milliardenhöhe kennzeichneten die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen. Der vom Bund zur Verfügung gestellte Rettungsschirm zum Ausgleich der finanziellen Belastungen der Kommunen durch die Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen wurde daher auch im Jahr 2021 fortgeführt.

Im zweiten Lockdown Anfang 2021 nutzten weniger als 50 % der sonst üblichen Fahrgäste den ÖPNV. Erste positive Tendenzen waren allerdings 2021 zu erkennen. Schätzungen zufolge lagen die Fahrgastzahlen zumindest in den Großstädten und Ballungsräumen zum Jahresende 2021 wieder bei etwa 65 % des Vorkrisenniveaus. Wann an die Rekordwerte bei den Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2019 (10,4 Milliarden Fahrgäste) angeknüpft werden kann, ist aktuell aber noch nicht abzusehen. Die lange Dauer der Pandemie und damit einhergehende Einschränkungen des öffentlichen Lebens führen zu einer noch immer geringeren Anzahl von Fahrtenlässen. Allerdings ist der Trend hin zu mehr individueller, statt geteilter Mobilität nach wie vor sichtbar.

Aus der Zunahme von digitalisierten Arbeitsformen und der Vermeidung größerer Menschenansammlungen haben sich höhere Qualitätsansprüche der Fahrgäste zum Beispiel bei Abständen im Fahrzeug, Hygiene und digitalen Fahrgastinformationen entwickelt. Auf diese Veränderungen müssen die Verkehrsunternehmen reagieren und dafür zukunftsfähige Lösungen entwickeln.

## 2.2 Geschäftsverlauf

Auch im Verbundgebiet des hvv hat die Coronavirus-Pandemie im Jahr 2021 durchgeschlagen. Es wird mit einem Nachfragerückgang von ca. 38 %<sup>1</sup> gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 gerechnet.

Die HOCHBAHN verzeichnete für das Jahr 2021 rund 285,8 Mio.<sup>1</sup> Fahrgäste (inklusive Umsteiger). Dies entspricht einem Rückgang der Nachfrage von 38,1 %<sup>1</sup> gegenüber 2019. Obwohl sich die Fahrgastzahlen vor allem im 2. Halbjahr 2021 trotz der vierten Corona-Welle sehr positiv entwickelt hatten, blieben sie insgesamt um 8,1 % unter dem Vorjahreswert. Dabei ist im Wesentlichen zu berücksichtigen, dass die Basis wegen der ersten zweieinhalb Monate des Jahres 2020, die noch nicht von der Pandemie betroffen waren, hoch war.

Die Verkehrseinnahmen des hvv sind im Jahr 2021 voraussichtlich um 3,8 %<sup>1</sup> gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Die HOCHBAHN erwartet für das Jahr 2021 vor allem aufgrund der langfristigen Innenstadtbaustelle eine etwas geringere Einnahmentwicklung als der hvv. Durch vertriebliche und marketingbezogene Maßnahmen konnten jedoch auch erste Erfolge bei der Kundenrückgewinnung erzielt werden. Vergleichbare Aktionen sollen fortgesetzt werden, sodass, ergänzt durch die Tarifaufweitung im Kreis Steinburg, für 2022 mit einer Einnahmensteigerung von 8 % gerechnet wird. Trotz der erheblichen Herausforderungen und Belastungen hat die HOCHBAHN ihr Verkehrsangebot 2021 nicht wesentlich eingeschränkt. Die endgültige Einstellung der Schnellbuslinien zum Fahrplanwechsel im Dezember konnte wie geplant durch die Ausweitung der Xpress-Buslinien kompensiert werden. Größere Einschränkungen bei der U-Bahn ergaben sich lediglich als Folge der langfristigen Innenstadtbaustelle auf der Linie U3. Die HOCHBAHN hat 2021 mit den Bauarbeiten zur Verlängerung der Linie U4 in die Horner Geest begonnen. Die Planungen und vorbereitenden Maßnahmen zum Neubau der Linie U5 wurden planmäßig fortgeführt. Der Fahrzeugbestand wurde durch den regelmäßigen Zugang von neuen U-Bahnen der Serie DT5 und von innovativen Batteriebussen verbessert. Die Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse wurde durch die Erweiterung der Ladeinfrastruktur, den Ausbau von bestehenden und der Planung und Vorbereitung neuer Betriebshöfe vorangetrieben.

<sup>1</sup> Vorläufige Angaben

Zusammenfassend spiegeln die nachfolgenden Tabellen die Entwicklung zentraler, nichtfinanzieller leistungsbezogener Indikatoren der HOCHBAHN wider:

### Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2021 <sup>1</sup>	2020 <sup>2</sup>	2019 <sup>2</sup>
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	146.807	163.895	250.221
Bus	138.965	147.142	211.715
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	285.772	311.037	461.936
Gesamtanzahl Unternehmen <sup>3</sup>	242.905	264.381	392.646
Nutzplatzkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	9.093.963	9.198.359	8.933.221
Bus	4.502.249	4.396.167	4.131.658
Gesamtanzahl Unternehmen	13.596.212	13.594.526	13.064.878
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	876.438	978.453	1.493.822
Bus	432.327	457.767	658.657
Gesamtanzahl Unternehmen	1.308.765	1.436.220	2.152.479

<sup>1</sup> Vorläufige Zahlen

<sup>2</sup> Aktualisierte Zahlen

<sup>3</sup> In der Zeile „Gesamtanzahl Unternehmen“ sind Umsteiger zwischen Bus und U-Bahn lediglich einmal erfasst.

### Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2021	2020	2019
Nutzwagenkilometer <sup>2</sup> (in Tausend)	97.283	98.020	94.915
Nutzplatzkilometer <sup>1, 2</sup> (in Millionen)	9.094	9.198	8.933
Streckenlänge <sup>2</sup> (km)	105,8	105,8	105,8
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen <sup>2</sup>	93	93	93
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) <sup>2</sup>	33,8 <sup>3</sup>	33,1	33,1

<sup>1</sup> Stehplätze mit je 0,25 m<sup>2</sup> berechnet

<sup>2</sup> Inklusiv Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

<sup>3</sup> Nachfragestärkste Linie U1: 35,4 km/h



Der leichte Rückgang der Nutzwagenkilometer um 0,8 % im Jahr 2021 ist im Wesentlichen auf Streckensperrungen im Rahmen der Bautätigkeiten an der Linie U3 Mönckebergstraße/Rathaus zurückzuführen.

Der Planwert der Nutzwagenkilometer für 2021 in Höhe von 100.691 Tkm wurde um 3,4 % unterschritten.

Für das Jahr 2022 sind aufgrund der Coronavirus-Pandemie keine weiteren Angebotsausweitungen vorgesehen. Es wird ein weiterer Rückgang der Nutzwagenkilometer um -1,3 % erwartet, der vorwiegend auf die Baustelle „Brücken Alstertal“ zurückzuführen ist.

### Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2021	2020	2019
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	55.972	54.194	51.643
Nutzplatzkilometer <sup>1</sup> (in Millionen)	4.502	4.396	4.132
Streckenlänge <sup>2</sup> (km)	956,2	944,1	964,0
Anzahl der Linien <sup>2</sup>	116	119	114
Anzahl der Haltestellen	1452	1.425	1.402
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,8	18,8	18,7

<sup>1</sup> Stehplätze mit je 0,25 m<sup>2</sup> berechnet

<sup>2</sup> Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG, die Linie 380 (Arenen-Shuttle) wurde nicht berücksichtigt

Die Betriebsleistung gemessen an Nutzwagenkilometern im Bus-Bereich ist im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahreswert um 3,3 % gestiegen. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den Vollaussparungen von Leistungserweiterungen, die erst im 2. Halbjahr 2020 umgesetzt wurden. Der Planwert für 2021 in Höhe von 56.009 Tkm wurde um 0,1 % unterschritten.

Für das Jahr 2022 sind keine weiteren Angebotsausweitungen geplant und es wird mit einer Bus-Gesamtleistung an Nutzwagenkilometern leicht über dem Niveau des Jahres 2021 gerechnet (+ 0,5 %).

Die Entwicklung wichtiger nichtfinanzieller nachhaltigkeitsbezogener Leistungsindikatoren stellt sich wie folgt dar:

### Effizienz und CO<sub>2</sub>-Emissionen der Antriebsenergien

U-Bahn	2021 <sup>1</sup>	2020 <sup>2</sup>	2019 <sup>3</sup>
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) <sup>4</sup>	0,01263	0,01211	0,01268
Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) <sup>4, 5, 6</sup>	0,00	0,00	0,00
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) <sup>4</sup>	0,13101	0,11384	0,07584
Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (in g/Personenkilometer) <sup>4, 5, 6</sup>	0,00	0,00	0,00
Bus <sup>7</sup>			
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) <sup>4, 8</sup>	0,06113	0,06123	0,06550
Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) <sup>4, 5, 6, 8</sup>	14,75	14,92	16,07
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) <sup>4, 8</sup>	0,63662	0,58802	0,41089
Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (in g/Personenkilometer) <sup>4, 5, 6, 8</sup>	153,61	143,25	100,81

<sup>1</sup> 2021: vorläufige Zahlen

<sup>2</sup> 2020: vorläufige, aktualisierte Zahlen

<sup>3</sup> 2019: aktualisierte Personenkilometer-Werte

<sup>4</sup> Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

<sup>5</sup> Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes. Zur Verfügung gestellt durch Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Stand: November 2021.

<sup>6</sup> Ab dem Berichtsjahr 2019 wurde unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahr- bzw. Ladestrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens sechs Jahren mit dem Emissionsfaktor von 0 g CO<sub>2</sub> pro kWh gerechnet (markbasierter Ansatz).

Unter Anwendung regionaler Emissionsfaktoren (standortbasierter Ansatz) lagen die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der U-Bahn-Verkehre im Jahr 2021 bei 4,9 g pro Nutzplatzkilometer und 51,1 g pro Personenkilometer. Auf die Bus-Verkehre entfielen 15,2 g pro Nutzplatzkilometer und 158,4 g pro Personenkilometer.

<sup>7</sup> Basis Fahrplandaten der Konzession der HOCHBAHN

<sup>8</sup> Summe aus Diesel, Ladestrom und Wasserstoff inklusive JASPER und SBG

Im U-Bahn-Betrieb nahm die Nachfrage 2021 erneut ab, wenn auch mit einem Minus von 10,4 % nicht so stark wie im ersten Pandemie-jahr 2020 als ein Rückgang von 35,5 % verzeichnet wurde. Dennoch wurde das Angebot in nahezu konstanter Höhe aufrechterhalten. Damit stieg der spezifische Fahrstromverbrauch bezogen auf das in Nutzkilometer gemessene Angebot um 4,3 % an, bezogen auf die in Personenkilometer gemessene Nachfrage um 15,1 %. Folgende Ursachen kommen dafür in Betracht: Erstens eine Zunahme des Heizenergiebedarfs aufgrund der gegenüber den beiden Vorjahren um 1,1 °C bzw. 1,0 °C (2019) gesunkenen mittleren Jahrestemperatur sowie durch vorbeugende Infektionsschutzmaßnahmen. Im Zeitraum von August 2020 bis Mai 2021 wurden alle Türen an allen Haltestellen zentral geöffnet. Mit dem verbesserten Luftaustausch in den Fahrgasträumen kühlten diese auch stärker als üblich aus. Zweitens nahm die mittlere Reisegeschwindigkeit um 2,1 % zu. Wie schon im Vorjahr wurden durch den fortgeführten ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden.

Das Angebot der Bus-Verkehre gemessen an Nutzkilometer ist im Berichtsjahr leicht um 2,4 % gewachsen. Im Vergleich zum Vorjahresbestand nahm die Anzahl der Elektrobusse um 60 Fahrzeuge

zu. Damit hat sich die Gesamtmenge des Ladestroms der Busflotte fast verdoppelt. Der Anteil liegt nun bei 1,9 % des Gesamtantriebsenergieverbrauchs der Busflotte. Durch den zunehmenden Einsatz energieeffizienter Batterieantriebe in der Busflotte konnte der angebotsbezogene Energieverbrauch sogar leicht um 0,2 % reduziert werden. Bei der um 5,6 % geringeren Nachfrage gemessen in Personenkilometern stieg der nachfragebezogene Energieverbrauch jedoch um 8,3 %.

Vergleicht man die Entwicklung der Energieverbrauchswerte mit der Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Busflotte, sind ähnliche Trends festzustellen. Pro Nutzkilometer nahmen die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen um 1,1 % ab, während sie bezogen auf die Personenkilometer um 7,2 % stiegen. Durch den fortschreitenden Antriebswechsel liegen die CO<sub>2</sub>-Trendwerte allerdings niedriger als die Energieeffizienztrends. Bis zum Jahresende 2022 ist vorgesehen, den Gesamtbestand an Elektrobusen auf über 160 Fahrzeuge zu erhöhen und für diese weiterhin zertifizierten Ökostrom zu beziehen. In gleicher Weise wie beim U-Bahn-System werden durch den ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms lokale CO<sub>2</sub>-Emissionen für diesen Teil der Busantriebe vermieden.

### Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn	Baujahre	2021		2020		2019	
		Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
Typ							
DT1 <sup>1</sup>	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	2	1	2	1
DT3	1968–71	39	13	90	30	90	30
DT4 <sup>2</sup>	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2020	444	148	363	121	327	109
Gesamtbestand <sup>2</sup>	Anzahl	995	291	965	281	929	269
	Plätze <sup>3</sup>		90.260		88.119		85.239
Betriebsfähiger Bestand		968	282	894	257	902	259

<sup>1</sup> Ein DT1-Fahrzeug mit zwei Wagen ist der Salonwagen „Hanseat“.

<sup>2</sup> Inklusive zwei Fahrzeuge (8 Wagen) der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH.

<sup>3</sup> Stehplätze mit je 0,25m<sup>2</sup> berechnet.

Bus	2021	2020	2019
Stadt- u. Schnellbusse <sup>1</sup>	581	617	622
Gelenkbusse <sup>1</sup>	295	314	301
Großraumgelenkbusse <sup>1</sup>	93	93	90
Diesehybrid-Gelenkbusse <sup>1</sup>	20	20	20
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse <sup>1</sup>	12	2	2
Brennstoffzellen-/Hybrid-/ Plug-in-Busse <sup>1</sup>	23	25	25
Batteriebusse <sup>1</sup>	82	36	30
Gesamtbestand			
Anzahl	1.106	1.107	1.090
Plätze <sup>2</sup>	91.025	91.583	89.654

<sup>1</sup> Niederflrbusse

<sup>2</sup> 2019 wurden von Tochterunternehmen 6 Gelenk- und 78 Stadtbusse übernommen

<sup>3</sup> Stehplätze mit je 0,25m<sup>2</sup> berechnet

## 2.3 Lage

Die Lage im Konzern ist wesentlich geprägt durch die HOCHBAHN als mit Abstand größtem Unternehmen.

### 2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen im Konzern sind im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr von 370,7 Mio. € auf 351,0 Mio. € gesunken. Dies ist zum einen auf den Rückgang der Fahrgastzahlen 2021 im Vergleich zum Vorjahr und einem damit verbundenen Rückgang der Verbundeinnahmen um 3,8% von 686,4 Mio. € auf 660,4 Mio. € zurückzuführen. Zum anderen wird erwartet, dass sich aufgrund der Baustelle U3 Ring Süd der im Rahmen der Endabrechnung der Einnahmeaufteilung durch den hvv für das Jahr 2020 für die HOCHBAHN ermittelte Anteilssatz von 49,43% auf letztlich 48,08% reduzieren wird. Die Erhöhung der hvv Tarife zum 1. Januar 2021 um durchschnittlich 1,4% führte dagegen zu Mehreinnahmen, allerdings nur in vergleichsweise geringfügigem Ausmaß.

Die aktivierten Eigenleistungen belaufen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 33,5 Mio. € und liegen damit um 4,1 Mio. € über dem Vorjahreswert in Höhe von 29,4 Mio. €. Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 170,4 Mio. € und überschreiten damit den Vorjahreswert in Höhe von 149,4 Mio. € um 21,0 Mio. €. Das ist vor allem auf die Zunahme erhaltener Zuschüsse um 7,4 Mio. € auf 135,8 Mio. € zurückzuführen. Neben projektbezogenen Zuschüssen, beispielsweise für Planungsleistungen der U-Bahn-Netzwerkerweiterung, erhielt die HOCHBAHN sogenannte Corona-Billigkeitsleistungen des Bundes und der Freien

und Hansestadt Hamburg für das Jahr 2021 in Höhe von 101,9 Mio. € zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch der Coronavirus-Pandemie. Darüber hinaus resultierte der Anstieg aus der Auflösung von Rückstellungen (9,3 Mio. €) sowie aus Anpassungen von Wertberichtigungen auf Forderungen (5,3 Mio. €).

Die Gesamtleistung des Konzerns verminderte sich im Berichtsjahr 2021 um 2,6 Mio. € auf 638,5 Mio. €.

Der Materialaufwand ist im Vorjahresvergleich um 30,3 Mio. € auf 210,0 Mio. € gestiegen. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen die für Gebäude und Grundstücke bezogenen Fremdleistungen für Infrastrukturmaßnahmen, gestiegene Dieselskosten sowie erhöhte EDV-Kosten.

Die Personalaufwendungen sind mit 377,5 Mio. € im Vergleich zum Vorjahresniveau nahezu konstant geblieben (Vorjahr 380,5 Mio. €). Geringeren Kosten für Beiträge zur Berufsgenossenschaft standen gestiegene Personalkosten aufgrund von tariflich vereinbarten Entgeltsteigerungen gegenüber.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Jahr 2021 um 3,1 Mio. € auf 56,8 Mio. € gestiegen. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf erhöhte Werbekosten im Zusammenhang mit dem neuen Marktauftritt des hvv und hvv switch sowie auf Provisionen für den Green Bond.

Das Konzernjahresergebnis 2021 in Höhe von 0,7 Mio. € liegt auf einem ähnlichen Niveau wie das Vorjahresergebnis mit 0,5 Mio. €. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 32,2 Mio. € auf -7,6 Mio. € gesunken.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN liegt im Jahr 2021 mit 80,8% um 3,9 Prozentpunkte unter dem entsprechenden Vorjahreswert (84,7%).

Jahresergebnisse im Konzern (Mio. €)	2021	2020	2019
Konzernjahresergebnis	0,7	0,5	5,1

Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN (%)	2021	2020	2019
Kostendeckungsgrad	80,8	84,7	90,1

### 2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2021 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Investitionszuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2021	80,8 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-124,8 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-254,9 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 537,3 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2021	238,4 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2021 besteht aus liquiden Mitteln (+ 238,4 Mio. €).

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht aus Mitteln der Innenfinanzierung aufgebracht werden kann, grundsätzlich durch langfristiges Fremdkapital gedeckt. Zur Finanzierung von Investitionen hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2021 einen Green Bond in Höhe von 500,0 Mio. € mit einer Laufzeit bis Ende 2031 begeben. Es wurden keine weiteren Kreditverbindlichkeiten im Jahr 2021 aufgebaut.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 965,0 Mio. €. Damit ergibt sich ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 98,5 Mio. € bzw. 9,3%.

Der kurzfristige Finanzbedarf wird aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns gedeckt. Die HOCHBAHN geht davon aus, dass ihr auch zukünftig eine ausreichende Finanzierungslinie in angemessener Höhe von der HGV zur Verfügung gestellt wird.

Die Zahlungsfähigkeit der Konzerngesellschaften war im Jahr 2021 jederzeit gewährleistet.

Da sich die HOCHBAHN über die HGV vollständig im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg befindet, stellen die Kontrollbefugnisse der Freien und Hansestadt Hamburg zusammen mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der HGV und der HOCHBAHN hinreichende Sicherheiten für Fremdkapitalgeber dar, um auch zukünftige Finanzbedarfe durch den Abschluss von Kreditverträgen zu decken.

### Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2021 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 327,5 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 77,0% an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einem Volumen von 252,2 Mio. € wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 110,6 Mio. €, auf Maßnahmen für den U-Bahn-Neubau (Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest, Linie U5 Ost) 41,3 Mio. €, auf Baumaßnahmen für die Linie U3 auf ihrem Südring 28,9 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 17,2 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 12,1 Mio. €, auf den Ersatz der Kommunikationstechnik 6,4 Mio. €, auf die Erneuerung der U1-Stellwerke 4,2 Mio. €, auf die Optimierung des Signalsystems 2,2 Mio. €, auf den Neubau der U-Bahn-Werkstatt Billstedt 1,9 Mio. €, auf den Fahrtreppenersatz 1,9 Mio. € sowie auf den Neubau der Hallen 1/2c auf dem Betriebshof Barmbek 1,4 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 64,8 Mio. € investiert, davon 47,7 Mio. € für Busbeschaffungen, 9,7 Mio. € im Rahmen der Elektrifizierung von Busbetriebshöfen sowie 1,1 Mio. € für den Neubau des Betriebshofes Alsterdorf.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 8,3 Mio. € investiert, unter anderem 3,0 Mio. € in die Beschaffung von Fahrkartenautomaten, 1,4 Mio. € in die Beschaffung von (Standard-) Hard- und Software, 0,9 Mio. € in die Neugestaltung von Servicestellen sowie 0,8 Mio. € in die Beschaffung von SAP-Lizenzen.

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen den Kauf von Geldmarktfondsanteilen in Höhe von 2,2 Mio. €, die der Finanzierung von Altersteilzeit- und Arbeitszeitlangzeitguthaben dienen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

	2021 Mio. €	2021 Anteil %	2020 Mio. €	2019 Mio. €
<b>Investitionen der HOCHBAHN</b>				
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
DT5	110,6	33,7	63,8	75,9
U-Bahn-Neubau U4	29,4	9,0	11,1	8,0
U-Bahn-Neubau U5	11,9	3,6	7,7	1,3
Haltestelle Oldenfelde	0,8	0,3	2,4	8,4
U-Bahn-Werkstatt Billstedt	1,9	0,6	6,8	11,9
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	97,6	29,8	82,6	106,9
Zwischensumme U-Bahn	252,2	77,0	174,4	212,4
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	64,8	19,8	41,5	105,9
Zwischensumme Bus	64,8	19,8	41,5	105,9
Gemeinsame Anlagen	8,3	2,5	6,9	4,5
Finanzanlagen	2,2	0,7	1,6	1,3
<b>Gesamtinvestitionen</b>	<b>327,5</b>	<b>100,0</b>	<b>224,4</b>	<b>324,1</b>

### 2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahr um 444,8 Mio. € und damit um 24,0% auf 2.300,0 Mio. € erhöht. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Investitionen ins Sachanlagevermögen sowie der zum Stichtag im übrigen Umlaufvermögen ausgewiesene Anteil des von der HOCHBAHN aufgenommenen Green Bonds, der noch nicht investiert wurde. Parallel

dazu haben sich auf der Passivseite der Bilanz die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aufgrund der Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns erhöht.

Die Eigenkapitalquote hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte auf 3,0% verringert.

Aktiva	2021 Mio. €	2021 Anteil %	2020 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	1.832,8	79,7	1.626,4
Finanzanlagen	17,3	0,7	15,1
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.850,1</b>	<b>80,4</b>	<b>1.641,5</b>
Vorräte	44,5	1,9	36,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25,0	1,1	21,2
Flüssige Mittel	8,4	0,4	80,8
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	372,0	16,2	75,3
<b>Summe Aktiva</b>	<b>2.300,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1.855,2</b>
Passiva	2021 Mio. €	2021 Anteil %	2020 Mio. €
Eigenkapital/Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung	68,5	3,0	68,2
Sonderposten für Investitionszuschüsse	292,9	12,7	233,9
Pensionsrückstellungen	83,2	3,6	87,4
Anleihen	500,5	21,8	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	965,0	42,0	1.063,5
<b>Summe Passiva</b>	<b>1.910,1</b>	<b>83,1</b>	<b>1.453,0</b>
Übrige Rückstellungen	109,0	4,7	125,6
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	82,4	3,6	41,7
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	198,5	8,6	234,9
<b>Summe Passiva</b>	<b>2.300,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1.855,2</b>

**2.4 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren**

Für die interne Steuerung im Hinblick auf die Unternehmensziele nutzt die HOCHBAHN verschiedene Leistungsindikatoren. Aus finanzieller Sicht liegt der Fokus auf den Leistungsindikatoren Jahresergebnis vor Verlustübernahme, EBITDA und Kostendeckungsgrad.

Der Erfolg der HOCHBAHN als Verkehrsunternehmen bemisst sich jedoch nicht allein an wirtschaftlichen Kennzahlen. Auch die nicht-finanziellen Leistungsindikatoren spielen für die nachhaltige Entwicklung der HOCHBAHN eine wichtige Rolle. Zu den wesentlichen nichtfinanziellen Steuerungsgrößen zählen die Betriebsleistung, die Fahrgastzahlenentwicklung und die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Nutzwagenkilometer weisen die erbrachte Betriebsleistung der HOCHBAHN aus. Sie beinhalten die bei der Verkehrsbedienung zurückgelegte Entfernung ohne Leerkilometer.

Durch den eingeleiteten Paradigmenwechsel von einer bislang nachfrageorientierten Leistungsgestaltung hin zu einer konsequenten Ausweitung des Leistungsangebots wird sich die HOCHBAHN in den kommenden Jahren auf angebotsorientierte Leistungsindikatoren zur Unternehmenssteuerung konzentrieren.

**2.5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern**

Der durchschnittliche Personalbestand im HOCHBAHN-Konzern ist gegenüber dem Vorjahr um 298 Beschäftigte gesunken.

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Vollzeitbeschäftigte	6.374 (5.512)	6.380 (5.495)
Teilzeitbeschäftigte	983 (637)	1.289 (592)
Auszubildende	171 (135)	157 (123)
	<b>7.528</b> <b>(6.284)</b>	<b>7.826</b> <b>(6.210)</b>

(In Klammern = HOCHBAHN AG)

**Tarifabschluss**

Nach den bereits tarifierten Ergebnissen setzten die Tarifvertragsparteien im Jahr 2021, als letzten Schritt in der Umsetzung des Schlichtungsergebnisses vom 8. Dezember 2020, die verbliebenen Verhandlungsverpflichtungen aus der Schlichtungsempfehlung um. Diese umfassen unter anderem weitere Belastungsreduzierungen insbesondere zur täglichen Höchstarbeitszeit und zu Rüstzeiten.

Zudem haben sich die Tarifvertragsparteien auf ein neues Entgeltsystem für die technisch gewerblichen Beschäftigten geeinigt. Die Überleitung erfolgt im 1. Quartal 2022, rückwirkend zum 1. Januar 2022. Die Umsetzung erfolgt in zwei Stufen in den Jahren 2022 und 2023.

Ferner einigten sich die Tarifparteien für den Fahrdienst im Busbereich darauf, dass an Sonnabenden und Sonntagen keine geteilten Dienste zu leisten sind und stellten klar, dass den Mitarbeitenden notwendige Weiterbildungen im Fahrdienst (BKrFQG) weiterhin kostenfrei während der regulären Arbeitszeit zur Verfügung gestellt werden.

Die Verhandlungen konnten am 17. Dezember 2021 erfolgreich abgeschlossen werden.

**Regelung der Kurzarbeit (TV COVID)**

Die Laufzeit des Tarifvertrags zur Regelung der Kurzarbeit bei der Hamburger Hochbahn AG (TV COVID) wurde bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.

**Berufsausbildung / Duales Studium**

Im Jahr 2021 hat die HOCHBAHN durchschnittlich 135 Auszubildende und dual Studierende in 19 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen ausgebildet – darunter auch neun Auszubildende in Teilzeit. Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden betrug 25 %. Der Frauenanteil im technisch-gewerblichen Bereich lag bei 13,3 %.

Zum Herbst 2021 wurde das Angebot an dualen Studiengängen um die Fachrichtungen Ingenieurwesen Gebäudetechnik an der Fachhochschule hs21 Buxtehude und Wirtschaftsingenieurwesen mit der Fachrichtung Logistik und Mobilität an der Technischen Universität Hamburg (TUHH) ergänzt. Zudem begann die Ausbildung im neuen Berufsbild Elektroniker\*in für Informations- und Systemtechnik für zwei Auszubildende mit der fachlichen Ausbildung an der Heinrich-Büsing-Berufsschule in Braunschweig.

Von 36 Absolventinnen und Absolventen im Jahr 2021 wurden insgesamt 31 (86 %) Auszubildende und dual Studierende nach ihrer Ausbildung übernommen. Unter den Absolventinnen und Absolventen wurden zwei als Beste des Jahrgangs von der Handelskammer Hamburg in ihrem Ausbildungsberuf Elektroniker\*in für Betriebstechnik und Kaufleute für Verkehrsservice geehrt. Der Ausbildungsgang Kaufleute für Verkehrsservice ist damit zugleich ausgelaufen und wurde vollumfänglich von dem Berufsbild Kaufleute für Dialogmarketing abgelöst.

Zum weiteren Ausbau des digitalen Arbeitens und Lernens wurde in Kooperation mit dem Hamburger Ausbildungszentrum e.V. das fachliche digitale Lernportal der Firma Vocanto für die technisch-gewerbliche Ausbildung eingesetzt. Dieses soll bei der Vor- und Nachbereitung theoretischer Lerninhalte eine interaktive Unterstützung bieten sowie eine Verknüpfung im Dualen System zwischen den Ausbildungsinstitutionen ermöglichen. Im Mai wurde das erste digitale Innovation Camp mit dem Thema Werte & Generationen durchgeführt. Die Ausbildungsjahrgänge 2020 und 2019 haben interaktive Übungen gemeinsame auf virtuellen Boards an zwei Tagen bearbeitet und sich mit der Ausbildung der Zukunft beschäftigt. Zudem wurde im Sommer 2021 das Onboarding des neuen Ausbildungsjahrgangs 2021 weitestgehend im digitalen Format durchgeführt.

### **Weiterbildung**

Der Fachbereich Personalentwicklung (BP3) hat in der Zeit der Coronavirus-Pandemie die Digitalisierung der HOCHBAHN-Weiterbildung weiter vorangetrieben. So wurden im Berichtsjahr 80 % der gut 440 von BP3 verantworteten internen Seminare und Entwicklungsmaßnahmen online durchgeführt. Ebenfalls ausgeweitet wurde das E-Learning-Angebot mit der Bereitstellung von zehn weiteren webbasierten Trainings zu Methoden- und Fachwissen im HOCHBAHN-Lernportal. In Kooperation mit der VDV-Akademie, der Bildungseinrichtung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, und der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) wurde dabei das bundesweit erste umfassende E-Learning zum Thema Psychologische Erste Hilfe fertiggestellt.

### **Integration von Flüchtlingen**

Seit dem erfolgreichen Start des Flüchtlingsprojekts in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017 hat die HOCHBAHN bis zum 31. Dezember 2021 insgesamt 79 der bislang 140 am Ausbildungsprogramm beteiligten Einwanderinnen und Einwanderer als Busfahrerinnen und Busfahrer übernommen. Im Jahr 2021 wurde ein Ausbildungslehrgang mit 13 Teilnehmenden gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch für das Jahr 2022 vorgesehen.

### **Diversity**

#### **Generationen-Management**

Im Jahr 2021 wurde die Grundlage für ein strukturiertes Generationen-Management gelegt. Dazu erfolgte zunächst eine Bestandsaufnahme, im Rahmen derer die verschiedenen Bereiche der HOCHBAHN Auskunft darüber gaben, inwieweit sie das Thema Generationen bereits in ihre Arbeit integrieren. Darüber hinaus wurden drei Workshops mit Mitarbeitenden der Altersgruppen 50+, 55+ und 60+ durchgeführt, in denen die Mitarbeitenden erklärten, ob das Thema Alter einen Einfluss auf ihre Tätigkeit hat. Basierend auf den Erkenntnissen aus der Bestandsaufnahme und den Workshops wird entschieden, welche vorrangigen Ziele für das Generationen-Management gesetzt werden.

#### **AGG-Prozess**

Im Berichtsjahr wurde zunächst ein formalisierter Beschwerdeprozess gemäß § 13 Abs. 1 AGG (Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz) definiert, um auf Diskriminierungs- und Benachteiligungsfälle zu reagieren. Dieser Entwurf wird in einem nächsten Schritt im Jahr 2022 mit dem Betriebsrat verhandelt und soll in eine Betriebsvereinbarung münden.

#### **Mentoring-Programm**

Für den Piloten des Mentoring-Programms wurden die ersten acht Paare bestehend aus Mentorin bzw. Mentor und Mentee zusammengestellt. Grundlage für die Passung waren jeweils die genannten Wertvorstellungen und Kompetenzen. In beiden Kategorien wurde auf eine ausreichende Übereinstimmung geachtet. Die gemeinsame Mentoring-Arbeit der Paare wird 2022 beginnen.



### **3. Wirtschaftliche Lage wesentlicher einbezogener Unternehmen**

#### **FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH**

Zu den zentralen Aufgaben der FFG zählen folgende Geschäftsfelder:

##### **Fahrzeugtechnik**

Dieses Geschäftsfeld umfasst neben der Instandhaltung der Busflotte der HOCHBAHN auch die allgemeine Fahrzeugtechnik sowie die Entwicklung, Konstruktion und Produktion von Werkstattausstattung und Sonderwerkzeugen für Elektrobusse.

##### **Kaufmännisches und technisches Flottenmanagement**

In diesem Geschäftsfeld sind das kaufmännische und technische Bus-Flottenmanagement für die HOCHBAHN angesiedelt. Darüber hinaus beinhaltet dieses Geschäftsfeld die ingenieurseitige Betreuung der neuen Antriebstechnologien im Busbereich für die HOCHBAHN.

##### **Infrastrukturwerkstätten**

Dieses Geschäftsfeld beinhaltet schwerpunktmäßig die Instandhaltung von infrastrukturellen Anlagen der HOCHBAHN. Das Jahr 2021 ist geprägt von Restrukturierungsmaßnahmen, die nach Einstellung des Geschäfts mit Aufzugsanlagen für die HOCHBAHN im Jahr 2020 erforderlich wurden.

Die FFG erbringt ihre Leistungen an sieben Standorten:

- Zentralwerkstätten Lademannbogen 138/139
- Betriebshofwerkstätten Langenfelde, Wandsbek, Alsterdorf, Harburg (inklusive Harburg 2), Billbrookdeich und Süderelbe

Die im Berichtsjahr durchgeführten Investitionen betreffen im Wesentlichen Neuinvestitionen für Maschinen und maschinelle Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Die Fokussierung des Unternehmens auf eine kontinuierliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wurde, wie in den vergangenen Jahren, auch im Geschäftsjahr 2021 konsequent fortgesetzt. Durch kontinuierliche Verbesserungsprozesse, ein aktives Controlling und Qualitätsmanagement sowie die Fokussierung auf die Kernkompetenzen wurde die Wettbewerbsfähigkeit weiterhin gesichert.

Die FFG ist in das Risiko-Chancen-Management-System (RCM) der HOCHBAHN eingebunden. Derzeit sind keine wesentlichen bestandsgefährdenden Risiken erkennbar.

Seit mehreren Jahren werden von der HOCHBAHN Busse mit verschiedenen neuen Antriebskonzepten erprobt. Dabei beschafft die HOCHBAHN seit dem Jahr 2020 ausschließlich emissionsfreie Busse. Diese konsequente Ausrichtung der HOCHBAHN führt bei der FFG zu einem frühzeitigen Aufbau der für dieses Themenfeld erforderlichen Kompetenzen in den Bereichen Werkstatt und Engineering. Die weitere technische Entwicklung der Fahrzeuge, insbesondere im Hinblick auf emissionsfreie neue Antriebstechnologien und damit verbundener Möglichkeiten der Vermarktung des hierdurch erworbenen spezifischen Know Hows auf dem Drittmarkt, wird von der FFG somit unverändert als eine besondere Chance für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit verstanden. Insbesondere in der kombinierten Vermarktung der FFG-Kompetenzfelder „produktiver Werkstattbetrieb“ und „Konstruktion von Sonderwerkzeugen für Elektrobusse“ werden Marktchancen zur Erzeugung zusätzlicher Umsätze und Erträge gesehen.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung) von 1.558 T€ (Vorjahr 1.591 T€) ab.

#### **TEREG Gebäudedienste GmbH**

Die TEREГ erbringt Reinigungsdienstleistungen, unter anderem im Bereich der Gebäudereinigung, Dienstleistungen im Bereich der Bausanierung sowie technische Dienstleistungen.

Die Entwicklung in den einzelnen Sparten ist unterschiedlich verlaufen.

Die Bausanierung konnte bei den Umsätzen in etwa das Vorjahresniveau halten (inklusive Bestandsveränderung, -386 T€). Das Ergebnis konnte allerdings deutlich gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden (+ 196 T€).

Auch bei der Sparte Technische Dienstleistungen konnte in etwa das Umsatzniveau des Vorjahres gehalten werden (-544 T€). Nachdem die strategische Neuausrichtung für diesen Bereich bereits im Jahr 2020 abgeschlossen wurde, konnte im Berichtsjahr eine deutliche Steigerung des Ergebnisses erreicht werden (+ 442 T€).

Für die Abteilung Gebäudereinigung war das Jahr stark von der strategischen Trennung von Umsätzen geprägt. So wurde das Umsatzvolumen gegenüber dem Vorjahr stark reduziert (-5.794 T€). Dennoch konnte ein positives Ergebnis erzielt werden, das sogar leicht über dem Vorjahr lag (+ 17 T€).

Die Umsatzrentabilität bezogen auf das Ergebnis vor Steuern liegt bei 4,0% und damit um 2,2 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau.

Die Gesellschaft ist in das Risiko-Chancen-Managementsystem der HOCHBAHN einbezogen.

Die TEREK hat mit dem Jahreswechsel 2020/21 die im Dezember 2019 vom Aufsichtsrat beschlossene strategische Neuausrichtung abgeschlossen. Das Ziel der Neuausrichtung, die Erlangung der Inhouse-Vergabefähigkeit, wurde zum 01.01.2021 erreicht. Hierfür musste sich die Gesellschaft von einem großen Volumen von (profitablen) Umsatz trennen. Gleichzeitig ergeben sich durch die Inhouse-Vergabefähigkeit positive Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft. Die erwarteten Auswirkungen für administrative Bereiche aufgrund des Zurückfahrens des operativen Geschäftes sind verarbeitet.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung und Garantiedividende) von 1.412 T€ (Vorjahr 722 T€).

### **HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH**

Aufgabe der Gesellschaft ist die Bereitstellung von Wohnungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN und deren Tochterunternehmen. Die Gesellschaft verwaltet einen eigenen Bestand von 15 Gewerbeeinheiten und 2.041 Wohneinheiten, die für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns zur Verfügung stehen. Die Gesellschaft dient damit dem HOCHBAHN-Konzern als personalwirtschaftliches Instrument. Weiterhin soll die Gesellschaft durch angemessene Beteiligungserträge zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der HOCHBAHN beitragen.

Die auf Langfristigkeit und Nachhaltigkeit angelegte Politik der Gesellschaft konnte auch im Jahr 2021 unter den gegebenen Rahmenbedingungen fortgeführt werden. Diese stellt zum einen auf die Bereitstellung von Wohnraum zu einem günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis, Substanzerhalt und Substanzverbesserung unter Beachtung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit und zum anderen auf die Erwirtschaftung angemessener Beteiligungserträge für die HOCHBAHN ab.

Die Gesellschaft ist in das Risiko-Chancen-Management (RCM) des HOCHBAHN-Konzerns eingebunden. Existenzgefährdende Risiken sind gegenwärtig nicht erkennbar.

Der Anteil der länger als einen Monat leerstehenden Wohnungen beträgt 0,41 % (Vorjahr 0,43%). Länger als drei Monate stehen 0,09% (Vorjahr 0,17 %) der Wohnungen leer. Die Sollmieten konnten gegenüber dem Vorjahr um 246 T€ auf 12.047 T€ (Vorjahr 11.801 T€) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf Mieterhöhungen zurückzuführen ist. Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresüberschuss vor Gewinnabführung von 2.652 T€ (Vorjahr 2.494 T€).

### **HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH**

Die Hamburger Hochbahn-Wache GmbH (HHW) hat die Aufgabe, die Sicherheit der Fahrgäste und des Betriebspersonals zu gewährleisten und die Bewachung der Betriebsanlagen und Einrichtungen der HOCHBAHN durchzuführen. Daneben führt die HHW die Fahrkartenprüfung in den Verkehrsmitteln der HOCHBAHN einschließlich der Nachbearbeitung durch.

Gemäß entsprechenden Verträgen werden zusätzliche Sicherheitsdienstleistungen für die Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH (ZOB) und die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG) sowie technische Überwachungsleistungen für P+R-Betriebsgesellschaft mbH (P+R) und HADAG erbracht.

Im Sicherheitsdienst sind 345.361 (Vorjahr: 357.630) Stunden geleistet worden und im Fahrkartenprüfdienst 121.426 (Vorjahr 121.813) Stunden. Von den im Sicherheitsdienst geleisteten Stunden entfallen 132.768 (Vorjahr: 125.426) Stunden auf die Grundlast und 212.593 (Vorjahr: 232.204) Stunden auf die Zusatzlast.

Das Risiko-Chancen-Management wird über die Risikoinventur abgebildet und in regelmäßigen Abständen erstellt. Ein Hauptrisiko der zukünftigen Entwicklung besteht in der Reduzierung oder der Einstellung der Fördermittel der FHH.

Auf Grundlage bestehender Verträge werden der HHW entstehende Kosten über vereinbarte Stundensätze abgerechnet, wodurch ein Jahresüberschuss vor Gewinnabführung in Höhe von 58 T€ (Vorjahr: 233 T€) erzielt worden ist. Maßgeblichen Einfluss auf das Jahresergebnis haben die mit der HOCHBAHN vereinbarten Stundensätze, während die Zusatzlast für die FHH kostendeckend erbracht wird.

## 4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

### 4.1 Prognosebericht

Die andauernde Coronavirus-Pandemie führt zu gravierenden Änderungen der Rahmenbedingungen. Die Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2022 sind noch nicht quantifizierbar. Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 16. Dezember 2021 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2022.

Der Schwerpunkt der umfangreichen Investitionen im Jahr 2022 wird im Ausbau der Infrastruktur liegen. In enger Abstimmung mit der Stadt Hamburg und dem hvv sollen der Hamburg-Takt weiter ausgebaut, das Angebot hvv switch ausgeweitet und der Online-Vertrieb verstärkt werden. Die Projekte der U4-Verlängerung und der Neubau der Linie U5, die turnusmäßige Instandhaltung an Streckennetz, Brücken und Tunneln sowie der Ausbau und die Erweiterung von Betriebshöfen sollen planmäßig fortgeführt werden.

Die HOCHBAHN geht für das Jahr 2022 von einer verbesserten mittleren Nachfrageentwicklung gegenüber dem Jahr 2021 aus. Aktuell wird erwartet, dass ein Niveau von 80% der Nachfrage des Vor-Corona-Jahres 2019 erreicht werden kann. Die tatsächliche Nachfrageentwicklung unter dem Einfluss der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie ist jedoch ungewiss. Unterschiedliche Faktoren wirken dabei auf die Nachfrageentwicklung. Hierzu zählen unter anderem Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch die stärkere Nutzung von Homeoffice oder weniger Fahrten im Freizeitverkehr als Folge von gegebenenfalls weiterhin eingeschränkten Sport-, Freizeit- und Kulturveranstaltungen. Die HOCHBAHN hält diese Schätzungen und Annahmen aus heutiger Sicht für angemessen. Allerdings kann die tatsächliche Nachfrage der HOCHBAHN im Jahr 2022 erheblich davon abweichen.

#### Hamburg-Takt: Mobilitätswende erfordert Ausbau von Businfrastruktur und On-Demand-Verkehren

Ziel des Hamburg-Takts ist es, dass die Menschen in Hamburg auf ihren privaten Pkw verzichten und im Sinne des Hamburger Klimaplanes klimaneutral, ressourcenschonend und zum Wohle der Menschen in der Stadt auch platzsparend von A nach B kommen. Nach den ersten drei großen Angebotsoffensiven im Zeitraum 2018 bis 2021

im Hamburger ÖPNV ist es nun erforderlich, für weitere Angebots-offensiven ab Mitte der 20er Jahre die Infrastruktur entsprechend auszubauen. Die Umrüstung der Busbetriebshöfe auf Elektromobilität erfordert zusätzlichen Platz für die Ladeinfrastruktur, sodass allein für die Bestandsflotte ein Ausbau der Businfrastruktur notwendig ist. Mit der Ausweitung des Angebots und der damit einhergehenden Vergrößerung der Busflotte sind zudem zusätzliche Betriebshöfe in der Stadt erforderlich. Bereits Mitte der 20er Jahre wird deshalb der neue Betriebshof Meiendorf eingeweiht. Parallel laufen derzeit die Planungen für den Busbetriebshof Veddel.

Mit Blick auf die Mobilitätswende wird gemeinsam mit der Stadt untersucht, wie der Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes ausgebaut werden kann. Einigkeit besteht darin, dass sowohl Bus-spuren als auch die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen zugunsten des ÖPNV wesentliche verkehrspolitische Maßnahmen für die Leistungsfähigkeit im Bus-Verkehr sind, um das Ziel des Hamburg-Takts zu realisieren.

Um noch mehr Menschen in Hamburg für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen, werden zusätzliche Angebote benötigt, die nah am Komfort und an der Flexibilität des eigenen Pkw liegen. Die Ankündigung von MOIA, ab Mitte der 20er Jahre autonome On-Demand-Shuttles in Hamburg fahren zu lassen, sowie der erfolgreiche Pilot von ioki in Hamburg, ebenfalls ein On-Demand-Shuttle-Angebot, sind dafür wichtige Bausteine. Die HOCHBAHN forciert das Engagement nun durch eine enge Kooperation mit MOIA. Gemeinsam sollen konkrete Vorschläge zur Umsetzung des Hamburg-Takts bis 2030 erarbeitet werden und On-Demand-Verkehre in das öffentliche Mobilitätsangebot integriert werden, sodass die Menschen überall in Hamburg binnen fünf Minuten ein Mobilitätsangebot erreichen können.

#### Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Ein besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Im Jahr 2011 wurde daher ein Programm zum beschleunigten Ausbau durch die Freie und Hansestadt Hamburg initiiert. Im Zuge dieses Programms wurden bis Ende 2019 bereits 40 U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Zum Jahreswechsel 2021/2022 sind 84 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut. Der Ausbaugrad beträgt somit 90%.

Derzeit befinden sich mit den Haltestellen Mönckebergstraße und Rathaus zwei Haltestellen im barrierefreien Um- bzw. Ausbau. Seit Ende Januar 2021 erfolgen im Rahmen einer rund 14-monatigen Betriebsunterbrechung der U-Bahn-Linie U3 die Umbauarbeiten an den Bahnsteigen. Die barrierefreie Inbetriebnahme dieser beiden Haltestellen ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

Für die Haltestelle Meißberg wurde der Antrag auf Plangenehmigung bei der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) im Juli 2021 eingereicht. Der Förderbescheid für die Bauausführung liegt vor und der Baubeginn wurde auf Anfang 2023 terminiert.

Für die Haltestellen Alsterdorf und Hudtwalckerstraße laufen die Plangenehmigungsverfahren. Die Förderbescheide für die Bauausführung liegen ebenfalls vor. Der Baubeginn ist im Frühjahr 2022 gestartet. Die Baumaßnahmen an den Bahnsteigen sollen im Rahmen einer mehrwöchigen Betriebsunterbrechung im Sommer 2022 erfolgen.

Für die Haltestellen Saarlandstraße und Sierichstraße liegen die Förderbescheide für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vor. Derzeit werden die Entwurfsplanungen erstellt. Der Baubeginn ist für 2024 geplant.

### Netzentwicklung U-Bahn

Ziel Hamburgs ist es, den ÖPNV im Sinne des kundenorientierten, bedarfs- und angebotsorientierten Konzepts künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Zum Jahreswechsel 2021/2022 waren die folgenden Netz-erweiterungsmaßnahmen für die U-Bahn in Bearbeitung:

- Bau einer neuen U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße
- Verlängerung der Linie U4 zum Grasbrook
- Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest
- Bau einer neuen Linie U5 von Bramfeld bis zu den Arenen im Volkspark

Für den Bau der neuen U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße auf dem östlichen Linienast der U-Bahn-Linie U3 zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße wurde der Förderantrag für die Planungsmittel der Grundlagenermittlung sowie die Vor- und Entwurfsplanung bewilligt. Entsprechende Aufträge wurden vergeben. Die Grundlagenermittlungen und die Vorentwurfsplanung sind mittlerweile abgeschlossen, eine Vorzugsvariante wurde festgelegt. Ende Oktober 2021 hat eine zweite Bürgerbeteiligungsveranstaltung coronabedingt als Onlineformat stattgefunden. Die Ergebnisse der Vorentwurfsplanung sowie die Vorzugsvariante wurden vorgestellt und diskutiert.

Für das Projekt Verlängerung der Linie U4 auf den Grasbrook hat die HOCHBAHN im April 2020 einen Zuwendungsbescheid über 4,4 Mio. € für Planungsleistungen bis zur Vorplanung erhalten. Aufgrund der städtebaulich herausragenden Bedeutung der geplanten Trasse wird ein vorlaufender Realisierungswettbewerb für Ingenieure und Architekten durchgeführt. Ziel des Wettbewerbs ist die Herausarbeitung einer Grundsatzvariante, die die Einbindung in den neuen Stadtteil technisch, gestalterisch und wirtschaftlich optimal umsetzt. Der Abschluss des Realisierungswettbewerbs ist für Ende 2022, der Abschluss der Vorplanung ist für Mitte 2023 geplant.

Die Arbeiten zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest wurden im 4. Quartal 2021 planmäßig fortgeführt. Im Abschnitt 1 (Haltestelle Horner Rennbahn und Kreuzungsbauwerk) wurden die Bauarbeiten zur Baugrubenherstellung fortgesetzt. Darüber hinaus konnte im Bereich der neuen Haltestelle Horner Rennbahn bereits die erste Sohle betoniert werden. Die vorbereitenden Maßnahmen zum Neubau der Kita Sandkamp, die aufgrund der umfangreichen Tunnelarbeiten verlegt wird, wurden abgeschlossen. Die Fertigstellung der neuen Kita ist für den Mai 2022 vorgesehen. Trotz der Lärmentwicklung und wechselnder Wegeführung infolge der Bautätigkeiten ist die Akzeptanz des Projekts in der Anwohnerschaft weiterhin groß.

Die Bietergespräche für die im Juni 2021 veröffentlichte Ausschreibung der Rohbauarbeiten im Abschnitt 2 (Kreuzungsbauwerk – Endhaltestelle Horner Geest) konnten im 2. Halbjahr abgeschlossen und der Auftrag zum Jahreswechsel 2021/2022 vergeben werden. Die Aufnahme der Bautätigkeit im Abschnitt 2 ist für die zweite Jahreshälfte 2022 geplant.

Um den Radverkehr in der Manshardtstraße noch stärker berücksichtigen zu können, wurde eine Planungsüberarbeitung notwendig. Die dafür vorauslaufende Verkehrsraumuntersuchung wird durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) durchgeführt und soll im 1. Halbjahr 2022 vorgestellt werden. Die Budgetsituation insgesamt wird als eng bemessen, aber auskömmlich eingeschätzt.

Die Planungen für den Neubau der U-Bahn-Linie U5 wurden im Berichtszeitraum fortgeführt.

Am 30. September 2021 wurde der Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den Planungsabschnitt Linie U5 Ost erteilt. Die letzten Klagefristen endeten am 15. Dezember 2021. Ende Januar 2022 waren noch acht Klagen gegen den PFB bekannt. Nach derzeitiger Einschätzung sind alle Parteien verhandlungsbereit, sodass einvernehmliche Lösungen angestrebt werden.

Die bauvorbereitenden Arbeiten (u. a. Baumfällungen, Kampfmittel-sondierungen) entlang der U-Bahn-Linie U1 begannen Anfang Oktober 2021. Der Baubeginn der Leitungsträger (Leitungsumlegungen in den Bereichen City Nord, Sengelmanstraße, Barmbek Nord und Bramfeld) erfolgte im März 2022. Zu diesem Zeitpunkt starteten auch die weiteren Arbeiten entlang der U-Bahn-Linie U1 im Zuge einer Streckensperrung.

Ende 2021 wurden nach öffentlichem Aufruf die finalen Namen für die neuen Haltestellen der Linie U5 Ost vergeben. Sie lauten City Nord, Barmbek Nord, Steilshoop und Bramfeld.

Die Ausführungsplanungen werden parallel fortgeführt und Ausschreibungen sowohl für vorbereitende Arbeiten als auch die Hauptgewerke vorbereitet. Es ist vorgesehen, im Jahr 2022 mit weiteren Arbeiten zu beginnen.

Das Projekt Linie U5 Ost befindet sich im avisierten Kostenrahmen.

Im Planungsabschnitt Linie U5 Mitte (City Nord – Innenstadt – Arenen) werden die Vorplanungen im Hinblick auf Kosten und Bauablauf weiter optimiert. Dieser Vorgang ist im Abschnitt City Nord – Jarrestraße weitgehend abgeschlossen. In den weiteren Bereichen sollen die Vorplanungen bis Ende 2022 abgeschlossen werden.

Der Zuwendungsbescheid für Entwurfs- und Genehmigungsplanungen im Abschnitt City Nord bis Jarrestraße (Projektname „U5 Mitte.1000“) wurde Anfang November 2021 erteilt. Die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für den Bereich City Nord bis Jarrestraße wurde fortgesetzt. Der Versand an die Bieter erfolgte Anfang Februar 2022. Die Planungen werden Mitte 2022 aufgenommen. Der Antrag auf Planfeststellung ist für Mitte 2024 vorgesehen.

Der Antrag auf Bundesförderung (GVFG-Mittel) für die U-Bahn-Linie U5 wird vorbereitet. Dieser soll im Jahresverlauf 2022 eingereicht werden. Die Erarbeitung und die Einreichung steht auch in Abhängigkeit von der Fortschreibung der Verfahrensanleitung für die standardisierte Bewertung, die aktuell durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) verfolgt wird. Die HOCHBAHN und die Freie und Hansestadt Hamburg erwarten durch diese Fortschreibungen eine höhere erzielbare Projektförderquote.

Zum 1. April 2022 wird die Bearbeitung des Projekts U-Bahn-Linie U5 in eine Projektgesellschaft als 100 %-Tochter der HOCHBAHN übertragen. Die Gesellschaft ist dann im Namen und auf Rechnung der HOCHBAHN tätig. Alle Projektbearbeitenden werden dazu von der HOCHBAHN in die Projektgesellschaft wechseln.

### Projekt hvv switch

Das Berichtsjahr 2021 stand im Zeichen des Weiteren Auf- und Ausbaus der Mobilitätsplattform. So konnten insgesamt drei neue Mobilitätsanbieter integriert werden: Die beiden Carsharing-Dienste SIXT share und MILES sowie der E-Scooter-Sharing-Anbieter TIER. Weiterhin wurde zum Spätsommer auch der Pilot eines digitalen Mobilitätsbudgets umgesetzt und erprobt. Unternehmen konnten so ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Mobilitätsbudget zur privaten Nutzung zur Verfügung stellen. Darüber hinaus erfolgte im Rahmen des ITS-Weltkongresses im Oktober 2021 die Präsentation und prototypische Erprobung der neuen Check in/Be out-Funktionalität, die über die hvv switch App bereitgestellt wird.

Auch das Angebot der hvv switch Punkte wurde im Jahr 2021 umfassend weiterentwickelt. Die hvv switch Punkte wurden in die Mobilitätsplattform eingebunden, sodass die Nutzer über die hvv switch App Informationen über Standorte, verfügbare Fahrzeuge und freie Stellplätze erhalten können. Zudem wurde die Anzahl an hvv switch Punkten stetig erweitert und der Aufbau von Ladeinfrastruktur fortgesetzt.

Die für das Jahr 2022 geplanten Aktivitäten sollen die Realisierungserfolge des Vorjahres weiterführen. So wird ab dem Frühjahr mit der Kreditkarte eine weitere Zahlungsmethode in der hvv switch App angeboten. Damit trägt die HOCHBAHN den veränderten Kundenbedürfnissen Rechnung. Zudem sollen im Jahresverlauf 2022 weitere Mobilitätsanbieter in die Mobilitätsplattform integriert werden. Hierzu zählen insbesondere der rein mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen agierende Anbieter WeShare sowie das StadtRAD-Angebot. Die wachsende Zahl an Mobilitätsoptionen in der hvv switch App führt dazu, dass den Nutzerinnen und Nutzern unterstützende Auskunftsfunktionalitäten angeboten werden können. Das Jahr 2022 steht außerdem im Zeichen der Markteinführung des o. g. Check in/Be out-Systems („hvv Any“) und des Mobilitätsbudgets. Der Ausbau der hvv switch Punkte wird auch 2022 deutlich vorangetrieben. Hervorzuheben ist hier insbesondere die Realisierung eines großen hvv switch Punktes am Hamburg Airport in Fuhlsbüttel, der umfassend mit Ladeinfrastruktur ausgestattet wird.

### **E-Bus-System**

Zum Jahresende 2021 ist der Bestand an Elektrobussen auf 100 angewachsen. Die Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen Hummelsbüttel (Carport 1) und Alsterdorf (Carport 3 und 4) wurde wie geplant in Betrieb genommen. Der Bau des ersten reinen E-Bus-Betriebshofes Meiendorf beginnt im Jahr 2022. Die Betriebsaufnahme ist für den Jahreswechsel 2024/2025 vorgesehen. Über das Vorhaben „Marktaktivierung Busse“ des BMDV wurde für die Beschaffung von 289 Bussen und Ladeinfrastruktur, 481 Ladegeräte bis 2025 sowie unterstützender Systeme eine Förderung mit Bundesmitteln in Höhe von 97,3 Mio. € beantragt. In dem Projekt „Koordinierungsfunktion des Verteilnetzes und Lastmanagement für den elektrifizierten Personenverkehr“ (KOLA) kooperiert die HOCHBAHN mit der Helmut-Schmidt-Universität, der Stromnetz Hamburg GmbH und der Technischen Universität Hamburg (TUHH) in Harburg. In dem Projekt sollen Potenziale des zeitlich flexiblen Strombezugs zur Ladung der E-Busse der HOCHBAHN auf dem Betriebshof in Alsterdorf untersucht werden. Für dieses Vorhaben wurde eine Förderung mit Bundesmitteln (HOCHBAHN-Anteil: 2,3 Mio. €) beantragt.

### **Nachhaltige Kapitalmarktinstrumente**

Die HOCHBAHN wird zur Verwirklichung der Ziele des Klimaplanes der Freien und Hansestadt Hamburg sowie zur Umsetzung der Mobilitätswende im mittelfristigen Zeitraum von 2022 bis 2025 voraussichtlich fast 2,5 Mrd. € in Fahrzeuge, Netzerweiterungs- sowie Erneuerungsprojekte investieren. Unter Berücksichtigung von Zuschüssen ist mittelfristig eine Fremdkapitalaufnahme von über 1,4 Mrd. € geplant. Mit Blick auf das Jahr 2030 werden wahrscheinlich zusätzliche Investitionen in Milliardenhöhe notwendig sein.

Mit der Emission des Green Bonds im Februar 2021 hat die HOCHBAHN einen ersten Meilenstein zur Finanzierung des massiven zukünftigen Investitionsvorhabens sowie zur Diversifikation ihres Finanzierungsportfolios erreicht. Gestützt auf die erfolgreiche Begebung werden zukünftig weitere Emissionen angestrebt. Die Ratingagentur Fitch bestätigte in diesem Zusammenhang im Spätsommer 2021 die Bestnote AAA. Neben der Emission von Anleihen sollen jedoch auch weiterhin zusätzliche Fremdfinanzierungsformen das Portfolio ergänzen.

### **Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung**

Für das Geschäftsjahr 2021 wurde im Konzern ein Jahresüberschuss nach Verlustausgleich erwartet, der auf dem Niveau des Vorjahres liegt. Dieser wurde 2021 mit ein Jahresüberschuss von 0,7 Mio. € im Vergleich zu Jahresüberschuss des Vorjahres mit 0,5 Mio. € auch erzielt.

Im Konzern wird für das Jahr 2022 ein Jahresüberschuss nach Verlustausgleich erwartet, der auf dem Niveau des Jahresüberschusses 2021 liegt.

## 4.2 Risikobericht

### Risiko- und Chancenmanagement

Die Verfahrensweise zur Identifikation, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken und Chancen, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben, ist im Risiko- und Chancenmanagement-System (RCM) der HOCHBAHN geregelt.

Um ein zielgerichtetes RCM zu ermöglichen, werden wesentliche Grundlagen unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen vom Vorstand der HOCHBAHN vorgegeben und konzernweit angewandt. Diese sind im internen RCM-Handbuch beschrieben, werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben. Das zentrale Ziel des RCM besteht darin, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und wirksam zu steuern. Über die Ergebnisse der RCM-Inventuren werden Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig informiert.

Gemäß Handbuch sind Risiken und Chancen wie folgt definiert: „Mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen negativen (Risiken) oder positiven (Chancen) Prognose- bzw. Zielabweichung führen können.“ Risiken beinhalten die Möglichkeit des Eintritts eines Schadens bzw. Nachteils sowie die negative Abweichung vom genehmigten Budget. Chancen bedeuten die Möglichkeit des Eintritts eines Zugewinns bzw. Vorteils und die positive Abweichung vom Budget.

Die Auswirkungshöhen bei der Bewertung von Risiken und Chancen werden unterschieden in schwach (1–5 Mio. € Abweichung vom Budget), mittel (5–10 Mio. €) bzw. stark (mehr als 10 Mio. €). Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird mit unwahrscheinlich, möglich bzw. wahrscheinlich angegeben. Wesentliche Risiken sind durch eine mittlere bzw. starke Auswirkung sowie einen möglichen bzw. wahrscheinlichen Risikoeintritt definiert. Zur Bestimmung der Auswirkung wird auf die Netto-Position abgestellt.

Für den Umgang mit Risiken und Chancen werden im Rahmen der Inventuren soweit möglich dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Der regelmäßige Bewertungszeitraum sind die kommenden zwölf Monate. Für Risiken und Chancen, deren Eintritt außerhalb dieses Zeitraums liegen, kommen differenziertere Regelungen zur Anwendung. Eine Saldierung von Risiken und Chancen ist ausgeschlossen.

### Risiken

Nachfolgend werden verschiedene Risiken für die HOCHBAHN hervorgehoben sowie die Gesamtrisikoposition zum Ende des Jahres 2021 erläutert:

#### Coronavirus-Pandemie

Wie im gesamten Jahr 2021 ist die Pandemie auch zu Beginn des Jahres 2022 im öffentlichen Leben sehr präsent. Auch wenn sich aktuell die Lage auf hohem Niveau entspannt, ist die weitere Entwicklung kaum vorhersehbar. Diese Situation stellt für Unternehmen, die wie die HOCHBAHN der kritischen Infrastruktur zugerechnet werden, eine enorme Herausforderung dar: Sie sind für die Versorgung der Bevölkerung in der Pandemie unverzichtbar, auch wenn sie selbst massiv, insbesondere durch einen hohen Krankenstand, betroffen sein könnten.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat zu Beginn der Pandemie beschlossen, das öffentliche Nahverkehrsangebot in der Metropolregion in wesentlichen Teilen beizubehalten.

Um auch in einem dynamischen Infektionsgeschehen handlungsfähig zu bleiben und kurzfristig notwendige Entscheidungen treffen zu können, kommt dem zu Beginn der Pandemie eingerichteten internen Einsatz- bzw. Krisenstab eine hohe Bedeutung zu. In diesem Stab sind die zentralen Bereiche der HOCHBAHN und Beteiligungen vertreten. Der Krisenstab soll, falls erforderlich, rasch Maßnahmen entwickeln, die das Infektionsrisiko für Fahrgäste und Mitarbeitende in den Fahrzeugen und der zum Betrieb notwendigen Infrastruktur minimieren und einen stabilen U-Bahn- und Bus-Betrieb sicherstellen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen werden nachfolgend mögliche wesentliche Risiken infolge der Coronavirus-Pandemie sowie die zur Steuerung der Risiken definierten Maßnahmen erläutert:

- Das zentrale Risiko besteht in der Nichterreichung der geplanten Fahrgelderlöse infolge der Dynamik des pandemischen Geschehens. Auch neue, ansteckendere Virus-Varianten können kurzfristig zu einer veränderten Bewertung der Lage führen, die im Rahmen der Planung so kaum vorhersehbar war. Um sich nicht den Gefahren einer Ansteckung auszusetzen, werden die ÖPNV-Angebote von vielen Menschen nicht im geplanten Maße angenommen. Ein eingeschränktes Freizeitangebot – infolge der Pandemie – sowie Homeoffice-Regelungen und die verstärkte Nutzung des Fahrrads können ferner dazu beitragen, dass die Fahrgastzahlen nicht das geplante Niveau erreichen.

Einer aktuellen Prognose zufolge erwartet der hvv für 2022 geringere Einnahmen im Verbundgebiet. Diese Einschätzung hat für die HOCHBAHN wesentliche Auswirkungen. Erwartet werden Mindereinnahmen der HOCHBAHN von 40 Mio. €, die im Plan nicht enthalten sind. Zur Bewältigung des Risikos ist eine Fortschreibung des Plans in Vorbereitung. Der Jahresfehlbetrag und der erforderliche Ergebnisausgleich werden höher ausfallen. Die entsprechende Fortschreibung ist durch den Aufsichtsrat zu genehmigen.

- Ein krankheitsbedingter Ausfall einer größeren Anzahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Bus- bzw. U-Bahn-Fahrdienst kann dazu führen, dass die Aufrechthaltung eines stabilen Betriebs nicht gewährleistet wäre. Dasselbe trifft auf die Mitarbeitenden im Betriebsdienst sowie in den Werkstattbereichen zu. Ein größerer Personalausfall könnte eine Ausdünnung des Angebots erfordern, wie dies bei anderen ÖPNV-Unternehmen bereits praktiziert wurde. Im Werkstattbereich hat die HOCHBAHN im Vorjahr geeignete Konzepte umgesetzt, um deren Einsatzfähigkeit bestmöglich sicherzustellen. Im Ergebnis würde ein Ausfall einer größeren Anzahl von Mitarbeitenden zu geringeren Fahrgelderlösen und hvv Zuscheidungen führen.

Mitte 2021 hat die HOCHBAHN damit begonnen, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein betriebliches Impfangebot zu machen. Von Beginn an wurde das Angebot rege nachgefragt und in Anspruch genommen. Zur Vermeidung von Infektionen im Kreis der Beschäftigten bestehen seit Beginn der Pandemie Homeoffice-Regelungen für diejenigen, die ohne Einschränkungen von zu Hause arbeiten können.

Als weiteren Baustein zur Reduzierung des Infektionsrisikos hat die HOCHBAHN gemeinsam mit dem Schwesterunternehmen Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) damit begonnen, alle Busse mit antiviralen Filtern auszurüsten. Diese Filter schützen Fahrgäste und Beschäftigte vor einer Infektion, da die Filter in der Lage sind, 99 % der viralen Schadstoffe in der Luft zu reduzieren. Neben der gegenwärtig im hvv geltenden FFP2-Maskenpflicht, der 3G-Regel und dem ständigen Luftaustausch an den Bus-Haltestellen besteht damit ein hoher Schutz vor Infektion. VHH und HOCHBAHN verfügen über eine addierte Flotte von mehr als 1.700 Bussen.

- Auch das Risiko der Unterbrechung von Lieferketten bei Ersatzteilen, beispielsweise aufgrund fehlender elektronischer Bauteile oder durch Angebotsverknappungen bei Grundstoffen (z. B. zur Herstellung von Adblue), könnte eine Ausdünnung des Fahrplans nach sich ziehen, wenn es nicht gelänge, eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen einsatzfähig zu halten. Um dieser Entwicklung vorzubeugen und U-Bahn- und Bus-Fahrzeuge einsatzbereit zu halten, wurden bei bestimmten Ersatzteilen zusätzliche Bevorratungen durchgeführt.

In Bezug auf die Planung 2022 stellen die genannten Sachverhalte mögliche Risiken dar. Im Falle eines Risikoeintritts, als Einzelereignis oder in Kombination, ist von hohen Auswirkungen auszugehen.

#### **Entwicklungen an den Rohstoffmärkten – Preisrisiken**

Auch bei der RCM-Normalinventur, ohne Berücksichtigung der Pandemie-Risiken, steht aktuell die Beschaffungsseite verstärkt im Fokus. Aufgrund der Einkaufsstrategie konnten die Stromeinstandspreise für das kommende Jahr fixiert werden. Volatile Rohstoffmärkte und eine stark ansteigende Inflationsrate können bei der HOCHBAHN insbesondere für Diesel, Stahl und Baumaterialien hingegen zu erheblichen Belastungen über das erwartete Maß hinaus führen, soweit die vorgenommene, allerdings nur im begrenzten Umfang mögliche Bevorratung nicht ausreicht.

Die Ukraine-Krise hat zu erheblichen Verwerfungen an den internationalen (Rohstoff)-Märkten geführt. Auf Basis des aktuellen Preisniveaus beim Diesel (Stand: Mitte März), sind zusätzliche Aufwendungen von ca. 20 Mio. € möglich, die im Plan bisher nicht enthalten sind. Die ebenfalls sehr volatilen Einstandspreise für Baumaterialien könnten zu zusätzlichen Aufwendungen von 2,4 Mio. € führen. Risiken aus Versorgungsunterbrechungen in der Lieferkette sind hierbei nicht eingepreist.



### Unzureichende Anhebung des hvv Tarifs

Der hvv Tarif bzw. die Tarifstruktur werden jährlich an die allgemeine Kostenentwicklung angepasst. Die zum 1. Januar 2022 umgesetzte Tarifanpassung betrug durchschnittlich 1,3 %. Unter den Rahmenbedingungen der Pandemie ist das bisherige Verfahren zur Tariffortschreibung, das auf einem Indexverfahren basiert und Strukturzuschläge beinhaltet, ausgesetzt. Das aktuelle System orientiert sich ausschließlich an einer gemittelten Inflationsrate der vergangenen Jahre. Diese Verfahrensweise führt dazu, dass die tatsächlichen Kostensteigerungen der HOCHBAHN, unter anderem für Kraftstoffe und Personal, nur unzureichend abgebildet werden und zu einem Anstieg des Fehlbetrags beitragen. Die Auswirkungen dieser Fortschreibung auf das Ergebnis werden als mittel eingestuft.

### Auswirkung von Baustellen

Aktuell führen zahlreiche Baustellen im Hamburger Schnellbahnnetz zu Beeinträchtigungen. Dies betrifft sowohl die U-Bahn-Infrastruktur der HOCHBAHN als auch das S-Bahn-Netz, das sich im Eigentum der Deutschen Bahn befindet. Die zum Teil sehr anspruchsvollen und mehrere Jahre dauernden Baumaßnahmen ziehen ein reduziertes Verkehrsangebot bzw. die vollständige Einstellung der Verkehre auf den betreffenden Streckenabschnitten nach sich. Ein Großteil dieser Maßnahmen betrifft die Hamburger Innenstadt. Die Auswirkungen auf die Höhe der Fahrgastzahlen sind nicht in jedem Fall zuverlässig prognostizierbar.

Die wesentlichen Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Nachfrage sind in der Planung enthalten. Aufgrund der Komplexität der Vorhaben sind Verzögerungen nicht auszuschließen. Hierzu gehören kurzfristige Verzögerungen im Baufortschritt, ein fehlendes oder unzureichendes Angebot von Ersatzverkehren sowie ein nicht den Erwartungen entsprechendes Kundenverhalten. Im Ergebnis können die Tarifeinnahmen des hvv und die Zuschüsse für die HOCHBAHN geringer ausfallen. Diese Ergebnisauswirkungen durch Baumaßnahmen werden als schwach eingestuft.

### Zinsänderungen

Die US-amerikanische Notenbank hat im März 2022 die erste Leitzinserhöhung um 25 Basispunkte durchgeführt. Aus heutiger Sicht rechnen Experten für den Dollar-Raum bis Ende des Jahres mit einem Zinssatz von bis zu 1,9 %. Mit diesem Schritt hat die Notenbank eine Abkehr von der bisherigen Nullzinspolitik vollzogen. Auch wenn die EZB solchen Überlegungen bisher eine Absage erteilt hat, wird erwartet, dass für den Euroraum Zinserhöhungen in den nächsten zwölf bis 24 Monaten möglich sind.

Ein Anstieg des Zinsniveaus würde für kurzfristige Fremdmittel und neue langfristige Darlehen zu zusätzlichen Aufwendungen und einem Anstieg des Fehlbetrags führen. Auf bestehende Darlehen hat ein Anstieg keine Auswirkungen, da sich die HOCHBAHN in vielen Fällen eine Zinsbindung gesichert hat. Ein Anstieg des Zinsniveaus würde den Kapitaldienst für mögliche weitere Anleihen (Green Bonds) für die HOCHBAHN verteuern.

Der Eintritt des Risikos höherer Zinsaufwendungen wird für den regelmäßigen Bewertungszeitraum als gering, mittelfristig aber als möglich eingestuft. Im Falle steigender Zinsen werden schwache jährliche Auswirkungen erwartet.

### Rating-Veränderungen

Die Ratingagentur Fitch hat die HOCHBAHN als mittelbare Beteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg dem 21. September 2020 und erneut am 17. September 2021 mit der Bestnote AAA bewertet. Unter anderem diese Bewertung ermöglicht es der HOCHBAHN, sich an den Kapitalmärkten als Emittent von Anleihen liquide Mittel zu beschaffen.

Mögliche Ursachen für eine Rating-Herabstufung könnten außerhalb des Einflussbereichs der HOCHBAHN liegen. Im Ergebnis würde eine Herabstufung dazu beitragen, dass es der HOCHBAHN unmöglich wird, Anleihen zu begeben oder zumindest nur zu deutlich schlechteren Konditionen. Der Eintritt des Risikos einer Herabstufung ist als unwahrscheinlich eingestuft. Die mittelfristigen Auswirkungen im Falle eines Eintritts wären hoch.

### Zusammenfassende Risikoposition

Im Berichtsjahr wurden turnusgemäß zwei RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Ad-hoc-Meldungen für unerwartet aufgetretene wesentliche Risiken gab es nicht. Zum Jahresende 2021 wurden bei der HOCHBAHN 74 Risiken identifiziert. Hiervon entfielen 23 auf die Kategorie „Kunden-/Lieferantenbeziehungen“, 22 auf „Technik/Organisation“, 14 auf „Markt-Belange“, 13 auf „Allgemeine Rahmenbedingungen“ und zwei bezogen sich auf den „Konzern“. Zur Herbstinventur lag der konzernweite Fokus auf der Identifikation und Bewertung von Risiken mit Pandemie-Bezug. In der Gesamtzahl sind fünf Pandemie-Risiken enthalten.

Die Gesamtrisikoposition der HOCHBAHN hat sich zum Vorjahr verbessert. Diese Verbesserung geht zum überwiegenden Teil auf weniger schwerwiegende Bewertungen der Pandemie-Risiken zurück, die zum selben Zeitpunkt des Vorjahres deutlich gravierender ausfielen. Auch die Ergebnisse der sogenannten RCM-Normalinventur, ohne Berücksichtigung der Pandemie-Risiken, weisen eine verbesserte Risikolage aus.

Die identifizierten Risiken haben weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen existenzbedrohenden Charakter für die HOCHBAHN. Auch mittelfristig sind aus heutiger Sicht keine Entwicklungen erkennbar, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können.

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind vor allem ein Auszug aus der RCM-Inventur per Ende 2021.

### 4.3 Chancenbericht

#### ÖPNV-Rettungsschirm

Die neue Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag die Einrichtung eines ÖPNV-Rettungsschirms 2022 zum Ausgleich pandemiebedingter Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen vereinbart. Entsprechende Stützungs Pakete wurden bereits in den Jahren 2020 und 2021 durch die Vorgängerregierung aufgelegt. Für 2021 wurden der HOCHBAHN Mittel in Höhe von 102 Mio. € bewilligt. Im Falle einer vergleichbaren Ausgestaltung des neuen ÖPNV-Rettungsschirms wie in den Vorjahren ergibt sich für die HOCHBAHN die wesentliche Chance auf einen geringeren Fehlbetrag im Vergleich zum Plan.

#### Strategische Chancen

Mit der Fortschreibung des Klimaplans sowie der Einführung des neuen Klimaschutzgesetzes wird Klimaschutz zu einem der zentralen Ziele des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg. Die HOCHBAHN trägt mit dem Ansatz integrierter Mobilitätslösungen zu einem wesentlichen Teil zur Erreichung dieser Zielsetzungen bei und nutzt die Chance, sich noch deutlicher im Markt zu positionieren.

Auch der tiefgreifende Wandel der Mobilitätskultur verstärkt zunehmend die Attraktivität eines integrierten ÖPNV. Das Bewusstsein für nachhaltige Mobilitätsentscheidungen und Umweltschutz steigt. Damit wächst auch das Interesse an emissionsfreier Fortbewegung und geteilten Mobilitätsangeboten.

Für die HOCHBAHN bietet die fortschreitende Digitalisierung die Chance, neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen und bestehende durch attraktive Angebote und Dienstleistungen zu halten. Wünsche und Anforderungen der Fahrgäste können genauer ermittelt werden, beispielsweise durch die Analyse von eTicket-Verkäufen und deren Nutzung. Außerdem können Arbeitsprozesse effizienter gestaltet und dadurch Kosten gespart werden.

Der technologische Fortschritt ermöglicht zudem, dass sich insbesondere On-Demand- und Sharing-Modelle etablieren und verbreiten. Mit der Einführung neuer Technologien und der Erprobung von Innovationsprojekten, wie dem autonomen Fahren, treibt die HOCHBAHN die zukunftsfähige Mobilität voran. Die HOCHBAHN erwartet, dass neue attraktive Mobilitätsangebote und die zunehmende Vernetzung der Mobilität die Barrieren beim Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV abbauen werden.

Während sich neue Technologien und Trends auf dem Mobilitätsmarkt rasant entwickeln, wächst vor allem die Bereitschaft der Politik, verstärkt in den Ausbau des ÖPNV und die Grunderneuerung der Infrastruktur zu investieren. Beschleunigte Planverfahren, höhere Förderquoten, ein stärkerer Mittelaufbau sowie zahlreiche Projekte zur Förderung des Umweltverbundes sind nur einige Bestandteile des gemeinsamen Handelns von Bund, Stadt und Verkehrsunternehmen auf dem Weg zur Mobilitätswende.

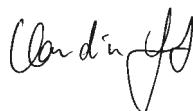
Hamburg, den 7. April 2022

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

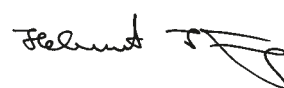
Der Vorstand



Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

### Marktchancen

Durch den voraussichtlich auch zukünftig stetigen Nettozugang neuer Einwohnerinnen und Einwohner in die Metropolregion Hamburg profitiert die HOCHBAHN von einer allgemein positiven Marktentwicklung und den vorteilhaften Rahmenbedingungen für die Angebots- und Leistungsausweitungen ihrer Verkehrsdienstleistungen. Zunehmende Pendlerzahlen bergen ein höheres Potenzial für die ÖPNV-Nutzung und eine Erhöhung des entsprechenden Anteils am Modal Split des Personennahverkehrs.

Eng verzahnt mit der Wohnungspolitik des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg gewährleistet die HOCHBAHN die Anbindung neuer Wohn- und Gewerbequartiere an den ÖPNV. Auch gewinnt die Gestaltung autoarmer Quartiere zunehmend an Bedeutung. Hierdurch können Kunden gewonnen sowie neuartige Mobilitätskonzepte erprobt werden. Schließlich werden mit dem Ausbau der U-Bahn-Linie U4 zur Horner Geest und auf den Kleinen Grasbrook sowie dem geplanten Neubau der U-Bahn-Linie U5 weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit besser erreichbar.

# KONZERNABSCHLUSS

<b>KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>	<b>29</b>
<b>KONZERNBILANZ</b>	<b>30</b>
<b>KONZERN-ANLAGENSPIEGEL</b>	<b>32</b>
<b>KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL</b>	<b>34</b>
<b>KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG</b>	<b>36</b>
<b>KONZERNANHANG</b>	<b>37</b>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

(€)	Anhang	2021	2020
1. Umsatzerlöse	(14)	432.986.627,42	463.301.607,68
2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		1.664.390,26	-996.190,54
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		33.481.292,07	29.410.597,86
4. Sonstige betriebliche Erträge	(15)	170.376.866,02	149.424.082,41
<b>5. Gesamtleistung</b>		<b>638.509.175,77</b>	<b>641.140.097,41</b>
<b>6. Materialaufwand</b>			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		93.304.900,89	85.304.506,70
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		116.743.052,15	94.438.121,17
		<b>210.047.953,04</b>	<b>179.742.627,87</b>
<b>7. Personalaufwand</b>	(16)		
a) Löhne und Gehälter		312.441.843,41	309.890.933,78
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		65.104.629,38	70.643.087,33
		<b>377.546.472,79</b>	<b>380.534.021,11</b>
<b>8. Abschreibungen</b>	(17)		
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		120.941.331,90	110.454.359,30
b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten		104.963,51	4.257.647,37
		<b>121.046.295,41</b>	<b>114.712.006,67</b>
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	56.758.199,83	53.705.621,38
10. Beteiligungsergebnis	(19)	1.169.555,98	802.867,69
11. Zinsergebnis	(20)	-21.023.297,06	-22.789.954,65
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		1.689.159,72	2.021.457,33
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-98.354,17	-77.658,13
<b>14. Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-148.531.000,27</b>	<b>-111.640.382,04</b>
15. Sonstige Steuern		-1.269.436,89	-1.305.862,39
16. Erträge aus Verlustübernahme		150.496.740,63	113.440.744,58
<b>17. Konzernjahresüberschuss</b>		<b>696.303,47</b>	<b>494.500,15</b>
18. Gewinnanteile anderer Gesellschafter	(21)	-528.291,66	-417.145,10
19. Konzernverlustvortrag aus dem Vorjahr		-108.261.328,42	-108.342.616,10
20. Entnahmen aus anderen Konzerngewinnrücklagen		1.646,67	3.932,63
<b>21. Konzernbilanzverlust</b>		<b>-108.091.669,94</b>	<b>-108.261.328,42</b>

## Konzernbilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2021

AKTIVA (€)	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
<b>A. Anlagevermögen</b>	(5)		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		4.691.875,00	2.321.918,00
2. Geleistete Anzahlungen		20.127.773,86	18.244.013,59
		<b>24.819.648,86</b>	<b>20.565.931,59</b>
<b>II. Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		426.724.110,58	413.911.534,00
2. Technische Anlagen und Maschinen		1.136.535.238,85	955.785.187,21
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		37.426.813,03	36.749.947,70
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		207.260.883,58	199.458.594,56
		<b>1.807.947.046,04</b>	<b>1.605.905.263,47</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		1.894.215,31	1.894.215,31
2. Ausleihungen an assoziierten Unternehmen		76.712,16	76.712,16
3. Sonstige Beteiligungen		117.612,09	117.612,09
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		15.201.966,69	12.996.624,47
		<b>17.290.506,25</b>	<b>15.085.164,03</b>
		<b>1.850.057.201,15</b>	<b>1.641.556.359,09</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Vorräte</b>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		38.201.616,25	31.839.552,90
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen		6.249.021,90	4.612.341,06
3. Geleistete Anzahlungen		0,00	1.101,60
		<b>44.450.638,15</b>	<b>36.452.995,56</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	(6)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		24.950.231,22	21.152.330,62
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		1.638.811,35	1.492.571,39
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		2.290.090,61	261.847,03
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		338.607.276,45	45.279.873,22
5. Sonstige Vermögensgegenstände		20.326.009,98	23.096.433,51
		<b>387.812.419,61</b>	<b>91.283.055,77</b>
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		<b>8.435.393,73</b>	<b>80.785.055,05</b>
		<b>440.698.451,49</b>	<b>208.521.106,38</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>9.269.014,03</b>	<b>5.141.651,34</b>
		<b>2.300.024.666,67</b>	<b>1.855.219.116,81</b>

<b>PASSIVA (€)</b>	<b>Anhang</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>31.12.2020</b>
<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	(7)	<b>88.938.200,00</b>	<b>88.938.200,00</b>
<b>II. Kapitalrücklage</b>		<b>73.050.144,94</b>	<b>73.050.144,94</b>
<b>III. Gewinnrücklagen</b>	(8)		
1. Gesetzliche Rücklage		4.124.005,57	4.124.005,57
2. Andere Gewinnrücklagen		9.400.442,54	9.402.089,21
		<b>13.524.448,11</b>	<b>13.526.094,78</b>
<b>IV. Konzernbilanzverlust</b>	(9)	<b>-108.091.669,94</b>	<b>-108.261.328,42</b>
<b>V. Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter</b>		<b>1.029.941,90</b>	<b>918.795,34</b>
		<b>68.451.065,01</b>	<b>68.171.906,64</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	(10)	<b>292.921.735,22</b>	<b>233.915.008,81</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	(11)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		83.230.826,00	87.422.425,00
2. Sonstige Rückstellungen		109.001.686,57	125.546.095,29
		<b>192.232.512,57</b>	<b>212.968.520,29</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	(12)		
1. Anleihen		500.530.821,92	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		965.014.639,36	1.063.473.922,56
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		1.312.494,50	900.000,00
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		82.350.285,51	41.740.909,04
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		175.872.564,29	210.212.970,41
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		0,00	55.018,59
7. Sonstige Verbindlichkeiten		20.728.236,12	23.203.912,70
		<b>1.745.809.041,70</b>	<b>1.339.586.733,30</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>553.172,72</b>	<b>519.808,32</b>
<b>F. Passive latente Steuern</b>	(13)	<b>57.139,45</b>	<b>57.139,45</b>
		<b>2.300.024.666,67</b>	<b>1.855.219.116,81</b>

## Konzern-Anlagenspiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2021

T€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand 31.12.2021
	Stand 01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	38.162	2.234	1.236	1.739	40.899
2. Geleistete Anzahlungen	18.244	3.710	6	-1.820	20.128
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>56.406</b>	<b>5.944</b>	<b>1.242</b>	<b>-81</b>	<b>61.027</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	762.793	14.788	439	24.113	801.255
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenrüstung und Sicherungsanlagen	507.557	14.893	2.297	16.246	536.399
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.207.876	157.097	26.448	64.386	1.402.911
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	138.762	3.780	2.257	4.016	144.301
	<b>1.854.195</b>	<b>175.770</b>	<b>31.002</b>	<b>84.648</b>	<b>2.083.611</b>
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	156.907	11.459	2.430	2.470	168.406
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	199.459	120.741	1.789	-111.150	207.261
<b>Sachanlagen</b>	<b>2.973.354</b>	<b>322.758</b>	<b>35.660</b>	<b>81</b>	<b>3.260.533</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verb. Unternehmen	1.894	0	0	0	1.894
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	76	0	0	0	76
3. Sonstige Beteiligungen	118	0	0	0	118
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	12.997	2.205	0	0	15.202
	<b>15.085</b>	<b>2.205</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17.290</b>
	<b>3.044.845</b>	<b>330.907</b>	<b>36.902</b>	<b>0</b>	<b>3.338.850</b>



	Abschreibungen				Restbuchwerte		
	Stand 01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Zuschreibungen	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2021	Stand Vorjahr
	35.840	1.603	1.236	0	36.207	4.692	2.322
	0	6	6	0	0	20.128	18.244
	<b>35.840</b>	<b>1.609</b>	<b>1.242</b>	<b>0</b>	<b>36.207</b>	<b>24.820</b>	<b>20.566</b>
	348.881	26.089	439	0	374.531	426.724	413.912
	323.494	16.860	2.292	0	338.062	198.337	184.063
	501.383	55.137	26.447	0	530.073	872.838	706.493
	73.532	7.489	2.078	-2	78.941	65.360	65.230
	<b>898.409</b>	<b>79.486</b>	<b>30.817</b>	<b>-2</b>	<b>947.076</b>	<b>1.136.535</b>	<b>955.786</b>
	120.157	13.153	2.329	-2	130.979	37.427	36.750
	0	604	604	0	0	207.261	199.459
	<b>1.367.447</b>	<b>119.332</b>	<b>34.189</b>	<b>-4</b>	<b>1.452.586</b>	<b>1.807.947</b>	<b>1.605.907</b>
	0	0	0	0	0	1.894	1.894
	0	0	0	0	0	76	76
	0	0	0	0	0	118	118
	0	0	0	0	0	15.202	12.997
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17.290</b>	<b>15.085</b>
	<b>1.403.287</b>	<b>120.941</b>	<b>35.431</b>	<b>-4</b>	<b>1.488.793</b>	<b>1.850.057</b>	<b>1.641.558</b>

## Konzern-Eigenkapitalspiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

€	Gezeichnetes Kapital		Rücklagen		Konzernbilanzverlust am 01.01
	Stammaktien	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Summe	
<b>Stand am 1.1.2020</b>	88.938.200,00	73.050.144,94	13.530.027,41	86.580.172,35	-108.342.616,10
Ausschüttung					
Gewinnanteil Vattenfall Europe New Energy GmbH Vorjahr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Veränderungen					
Aufzinsung/Auflösung von Einzelwertberichtigung HSG	0,00	0,00	-3.932,63	-3.932,63	0,00
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Stand am 31.12.2020</b>	<b>88.938.200,00</b>	<b>73.050.144,94</b>	<b>13.526.094,78</b>	<b>86.576.239,72</b>	<b>-108.342.616,10</b>
<b>Stand am 1.1.2021</b>	88.938.200,00	73.050.144,94	13.526.094,78	86.576.239,72	-108.261.328,42
Ausschüttung					
Gewinnanteil Vattenfall Europe New Energy GmbH Vorjahr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Veränderungen					
Aufzinsung/Auflösung von Einzelwertberichtigung HSG	0,00	0,00	-1.646,67	-1.646,67	0,00
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Stand am 31.12.2021</b>	<b>88.938.200,00</b>	<b>73.050.144,94</b>	<b>13.524.448,11</b>	<b>86.574.593,05</b>	<b>-108.261.328,42</b>

Eigenkapital des Mutterunternehmens			Nicht beherrschende Anteile			Konzern-eigenkapital
Konzernjahres- ergebnis, das dem Mutter- unternehmen zuzurechnen ist	Konzern- bilanzverlust am 31.12.	Summe	Nicht beherrschende Anteile vor Jahresergebnis	Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Gewinne/Verluste	Summe	Summe
0,00	-108.342.616,10	67.175.756,25	1.029.076,03	0,00	1.029.076,03	68.204.832,28
0,00	0,00	0,00	-527.425,79	0,00	-527.425,79	-527.425,79
3.932,63	3.932,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>77.355,05</b>	<b>77.355,05</b>	<b>77.355,05</b>	<b>0,00</b>	<b>417.145,10</b>	<b>417.145,10</b>	<b>494.500,15</b>
<b>81.287,68</b>	<b>-108.261.328,42</b>	<b>67.253.111,30</b>	<b>501.650,24</b>	<b>417.145,10</b>	<b>918.795,34</b>	<b>68.171.906,64</b>
0,00	-108.261.328,42	67.253.111,30	918.795,34	0,00	918.795,34	68.171.906,64
0,00	0,00	0,00	-417.145,10	0,00	-417.145,10	-417.145,10
1.646,67	1.646,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>168.011,81</b>	<b>168.011,81</b>	<b>168.011,81</b>	<b>0,00</b>	<b>528.291,66</b>	<b>528.291,66</b>	<b>696.303,47</b>
<b>169.658,48</b>	<b>-108.091.669,94</b>	<b>67.421.123,11</b>	<b>501.650,24</b>	<b>528.291,66</b>	<b>1.029.941,90</b>	<b>68.451.065,01</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

T€	2021	2020
<b>Periodenergebnis vor Verlustübernahme</b>	<b>-149.800</b>	<b>-112.947</b>
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Gegenstände des Sachanlagevermögens	120.941	110.454
- Auflösung Sonderposten für Investitionszuschüsse	-15.791	-13.291
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-20.736	1.783
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	2.306	-129.753
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1.467	-216
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-78.654	-12.593
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-7.230	-60.716
+/- Zinsaufwendungen, saldiert mit Zinserträgen	21.554	22.790
- Sonstige Beteiligungserträge	1.170	-803
+/- Ertragsteueraufwand/ -ertrag	98	98
-/+ Ertragsteuerzahlungen	-78	-78
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>-124.753</b>	<b>-195.272</b>
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	-328.704	-224.277
+ Einzahlungen aus Zuschüssen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	74.786	41.673
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-2.205	-1.565
+ Einzahlungen aus erhaltenen Anzahlungen	1.175	0
+ Erhaltene Zinsen	11	167
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-254.936</b>	<b>-184.002</b>
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	493.390	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)krediten	0	64.900
- Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)krediten	-98.459	-79.786
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-417	-527
Veränderung Liquiditätskonto HGV	10.250	244.880
Verlustübernahme durch die HGV		
laufende unterjährige Abschlagsrechnungen	243.060	234.880
verbleibender Übernahmebetrag des Vorjahres	-92.563	3
- Gezahlte Zinsen	-17.921	-14.210
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>537.340</b>	<b>450.140</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds</b>	<b>157.650</b>	<b>70.866</b>
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	80.785	9.919
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>238.435</b>	<b>80.785</b>

Der Finanzmittelfonds setzt sich aus kurzfristig verfügbaren liquiden Mitteln zusammen. Dies beinhaltet auch die noch verbleibenden Mittel aus der Begebung des Greenbond in Höhe von € 230,0 Mio., die bei der FHH angelegt wurden und kurzfristig verfügbar sind.

## Konzernanhang zum 31. Dezember 2021

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft  
Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

### (1) Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss 2021 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches sowie des Aktiengesetzes aufgestellt worden. Der Konzernabschluss der HOCHBAHN wird im Hinblick auf die Befreiungsvorschriften des §291 HGB freiwillig erstellt.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen. Vermerke zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung haben wir ebenfalls aus Gründen der Klarheit im Anhang dargestellt. Nach §265 Abs. 5 HGB haben wir im Anlagenpiegel der HOCHBAHN eine weitere Untergliederung der Posten vorgenommen. Bezüglich der Gliederung orientiert sich die HOCHBAHN an der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung haben wir nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

Wird von einem in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen ein maßgeblicher Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik eines nicht einbezogenen Unternehmens, an dem das Unternehmen nach §271 Abs. 1 HGB beteiligt ist, ausgeübt (assoziiertes Unternehmen), so wird diese Beteiligung in der Konzernbilanz unter einem besonderen Posten mit entsprechender Bezeichnung ausgewiesen.

### (2) Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst weiterhin die HOCHBAHN als Obergesellschaft sowie alle nach den handelsrechtlichen Vorschriften einzubeziehenden Tochtergesellschaften. Es handelt sich um sechs Beteiligungsgesellschaften, die in der Übersicht über den Anteilsbesitz dargestellt sind.

Die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG AG) hat einen Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) als Muttergesellschaft der HOCHBAHN. Die HOCHBAHN hat deshalb auf die Einbeziehung der HADAG AG und der HADAG GmbH als deren Tochtergesellschaft in den Konzernabschluss verzichtet, da gemäß §296 Abs. 1 Nr. 1 HGB erhebliche und andauernde Beschränkungen der Rechte des Mutterunternehmens in Bezug auf das Vermögen oder die Geschäftsführung dieser Unternehmen vorliegen.

Fünf weitere Beteiligungsgesellschaften, an denen die HOCHBAHN mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, werden wegen untergeordneter Bedeutung gemäß §296 Abs. 2 Satz 1 HGB nicht einbezogen. Die Unternehmen von untergeordneter Bedeutung sind ebenfalls in der Übersicht über den Anteilsbesitz dargestellt.

Die HOCHBAHN hat zum Bilanzstichtag drei Beteiligungsunternehmen identifiziert, die nach §311 Abs. 1 HGB als assoziierte Unternehmen auszuweisen sind. Gemäß §312 Abs. 2 HGB wird auf die Anwendung der Equity-Methode nach §312 HGB verzichtet, da die Beteiligungen für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

### (3) Konsolidierungsgrundsätze

Umsätze, Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den einbezogenen Gesellschaften werden eliminiert.

Zwischenergebnisse wurden, soweit nicht wesentlich, nach § 304 Abs. 2 HGB nicht eliminiert.

### (4) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Alle in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wenden grundsätzlich einheitliche Bewertungsgrundsätze an.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bewertet und um Abschreibungen vermindert. Bei vor dem 1. Januar 2015 angeschafften Vermögensgegenständen werden Zuschüsse der öffentlichen Hand unmittelbar von den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abgesetzt. Seit dem 1. Januar 2015 angeschaffte Vermögensgegenstände werden mit den ungekürzten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bewertet und erhaltene Zuschüsse der öffentlichen Hand gesondert unter dem Sonderposten für Investitionszuschüsse passiviert. Die Auflösung des Sonderpostens erfolgt entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Vermögensgegenstände. In die Herstellungskosten der selbsterstellten Anlagen werden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die in den Gemeinkosten enthaltenen nicht aktivierungsfähigen Kostenbestandteile wurden durch den Ansatz eines prozentualen Abschlags eliminiert.

Die Abschreibungen werden auf Basis von eigenen Erfahrungssätzen und Richtsätzen der für öffentliche Verkehrsbetriebe ermittelten betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Für Wirtschaftsgüter, die nach dem 30. Juni 1997 angeschafft oder hergestellt worden sind, erfolgte die Ermittlung der Nutzungsdauer – mit Ausnahme von U-Bahn-Fahrzeugen und Omnibussen – in Anlehnung an die vom Bundesminister für Finanzen ab 1. Juli 1997 herausgegebene AfA-Tabelle „Personen- und Güterbeförderung (im Straßen- und Schienenverkehr)“ in Verbindung mit der ab 1. Januar 2001 gültigen AfA-Tabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter.

Die ab 1. Januar 2008 angeschafften Wirtschaftsgüter werden ausschließlich linear abgeschrieben. Vor dem 1. Januar 2008 angeschaffte Wirtschaftsgüter werden, mit Ausnahme der immateriellen Vermögensgegenstände, der Gebäude, der Fernsichtanlagen, der U-Bahn-Fahrzeuge DT4 und der Omnibusse, degressiv abgeschrieben.

Die zu den Bauten gehörenden Viadukte, Haltestellengebäude und Bahnkörper befinden sich auf öffentlichem Grund und Boden, der sich im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befindet.

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten bis € 250, die selbständig nutzbar sind, werden in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt. Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen € 250 und € 1.000, die selbständig nutzbar sind, ist ein Sammelposten gebildet worden, der über fünf Jahre linear gewinnmindernd aufgelöst wird.

Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und Wertpapiere des Anlagevermögens sind mit den Anschaffungskosten aktiviert worden. Bei erkennbaren Wertminderungen erfolgt die Bewertung zum beizulegenden Wert.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu fortgeschriebenen durchschnittlichen Einstandspreisen bewertet. Selbsterstellte Vorräte sind zu Herstellungskosten einschließlich Gemeinkostenzuschlägen auf Löhne und Materialien bewertet worden. Für erkennbare Wertminderungen wurden angemessene Wertabschläge vorgenommen. Die Waren sind zum Festwert bewertet.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden zum Nominalwert bewertet. Risiken werden durch entsprechende Wertberichtigungen Rechnung getragen. Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten sind Auszahlungen vor dem Bilanzstichtag angesetzt, soweit sie Aufwand für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen.

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 15 Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 1,87 % p.a. (Vorjahr 2,30 % p.a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,75 % p.a. (Vorjahr 2,75 % p.a.), der erwartete Rententrend mit 2,50 % p.a. (Vorjahr 2,50 % p.a.) bzw. 1,75 % p.a. (Vorjahr 1,75 % p.a.) berücksichtigt. Auswirkungen aus der Fluktuation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden nicht berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,75 % p.a. (Vorjahr 2,75 % p.a.) berücksichtigt. Für die übrigen Preis- und Kostensteigerungen wurden 1,50 % p.a. (Vorjahr 1,50 % p.a.) angesetzt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß §253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen der letzten sieben Jahre zwischen 0,34 % p.a. (Vorjahr 0,47 % p.a.) und 1,35 % p.a. (Vorjahr 1,60 % p.a.) abgezinst. In den sonstigen Rückstellungen sind auch Rückstellungen nach §249 Abs. 2 HGB a.F. enthalten. Es ist von dem Wahlrecht nach Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB Gebrauch gemacht worden, diese Rückstellungen beizubehalten.

Die Verbindlichkeiten werden mit deren Erfüllungsbetrag bewertet.

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten sind Einzahlungen vor dem Bilanzstichtag angesetzt, soweit sie Ertrag für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen.

Latente Steuern werden für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen ermittelt.

## Bilanzerläuterungen

### (5) Anlagevermögen

Die Aufgliederung des Anlagevermögens geht aus dem Konzern-Anlagenspiegel (Anlage zum Anhang) hervor.

### (6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2021	2020
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24.950	21.152
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.639	1.493
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.786)	(1.454)
davon aus sonstigen Forderungen	(-147)	(39)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.290	262
davon aus Lieferungen und Leistungen	1.981	232
davon aus sonstigen Forderungen	309	30
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	338.607	45.280
davon aus Lieferungen und Leistungen	94.264	(35.101)
davon aus sonstigen Forderungen	244.344	(10.179)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	20.326	23.096
<b>Summe</b>	<b>387.812</b>	<b>91.283</b>

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, haben T€ 130 und von den sonstigen Vermögensgegenständen T€ 14.147 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

**(7) Gezeichnetes Kapital**

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2021 T€ 88.938 und teilt sich wie folgt auf:

Aktienart	Aktienanzahl Stück	Anzahl Stimmen	Fiktiver Nennwert T€
<b>Inhaberaktien</b>			
A-Stückaktien	720.172	720.172	37.449
<b>Namensaktien</b>			
B-Namensstückaktien	219.616	219.616	11.420
C-Namensstückaktien	768.898	768.898	39.982
		988.514	51.402
B-Vorzugsstückaktien	1.664	1.664	87
		990.178	51.489
	<b>1.710.350</b>	<b>1.710.350</b>	<b>88.938</b>

Die Aktien der HOCHBAHN werden zu 100 % von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, gehalten.

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist zu 100 % an der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, beteiligt.

**(8) Gewinnrücklagen**

Die gesetzliche Rücklage beträgt unverändert T€ 4.124.

Die anderen Gewinnrücklagen entwickelten sich im Konzern im Geschäftsjahr 2021 wie folgt:

	T€
Stand 1. Januar 2021	9.402
Minderung der Rücklage aus der Erst-Schuldenkonsolidierung	-2
Stand am 31. Dezember 2021	9.400

**(9) Verlustvortrag**

Im Konzernbilanzverlust ist ein Verlustvortrag von T€ -108.261 enthalten.

**(10) Sonderposten für Investitionszuschüsse**

Im Berichtsjahr erfolgten Zuführungen zum Sonderposten in Höhe von T€ 59.007.

**(11) Rückstellungen**

in T€	2021	2020
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	83.231	87.423
Sonstige Rückstellungen	109.002	125.546
	<b>192.233</b>	<b>212.969</b>

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen der HOCHBAHN enthalten u.a. auch Verpflichtungen zur Gewährung kostenfreier Pensionärsfahrkarten und verbilligter Ehegattenfahrkarten gegenüber Leistungsanwärtern, die nach dem 1. Januar 1987 entstanden sind. Für Verpflichtungen gegenüber Leistungsempfängern und Anwärtern, die ihre Ansprüche vor dem 1. Januar 1987 erworben haben, besteht ein Fehlbetrag für laufende Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von T€ 16.841 sowie für Anwartschaften von T€ 4.099.

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von T€ 3.885. Dieser ist nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, jedoch nicht abführungsgesperrt.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 51.586 enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumswendungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, Finanzierungsrisiken, Prozessrisiken und ausstehende Rechnungen.



**(12) Verbindlichkeiten**

in T€	davon Restlaufzeit			
	insgesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Anleihen	500.531	531	0	500.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	965.015	133.955	461.400	369.660
Im Vorjahr	1.063.474	102.893	492.980	467.601
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.312	1.312	0	0
Im Vorjahr	900	900	0	0
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	82.350	82.172	178	0
Im Vorjahr	41.741	41.546	195	0
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	175.873	175.873	0	0
Im Vorjahr	210.213	210.213	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	82.114	82.114	0	0
Im Vorjahr	(119.431)	(119.431)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	93.759	93.759	0	0
Im Vorjahr	(90.782)	(90.782)	(0)	(0)
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Im Vorjahr	55	55	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	0
Im Vorjahr	(-149)	(-149)	(0)	(0)
7. Sonstige Verbindlichkeiten	20.728	18.842	690	1.196
Im Vorjahr	23.204	21.155	675	1.374
davon aus Steuern	4.045	4.045	0	0
Im Vorjahr	(4.118)	(4.118)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	1.379	1.379	0	0
Im Vorjahr	(1.494)	(1.494)	(0)	(0)
<b>Summe</b>	<b>1.745.809</b>	<b>414.571</b>	<b>461.578</b>	<b>869.660</b>
Im Vorjahr	1.339.587	376.762	493.850	468.975

<sup>1</sup> Davon durch Grundpfandrechte besichert: T€ 13.007 (Vorjahr: T€ 12.400)

**(13) Latente Steuern**

Die Bewertung der temporären Differenzen erfolgt mit dem für das Geschäftsjahr geltenden Steuersatz für Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag und Gewerbesteuer in Höhe von insgesamt 16,45 %.

Der ausgewiesene passive latente Steuerbetrag resultiert aus dem Einzelabschluss eines einbezogenen Unternehmens.

### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

**(14) Umsatzerlöse**

in T€	2021	2020
Personennahverkehr <sup>1</sup>	351.044	370.676
Vermietung und Verpachtung	31.125	34.999
Sonstiges	50.817	57.627
	<b>432.987</b>	<b>463.302</b>
davon aperiodisch <sup>2</sup>	4.463	6.507

<sup>1</sup> Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG (Schülerverkehr) sowie § 148 SGB IX (Beförderung Schwerbehinderter) zusammen. Die endgültige Einnahmenezuschreibung des hvv für das Jahr 2021 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der hvv GmbH.

Die Ermittlung der Einnahmen aus der Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX) erfolgt aufgrund einer vorläufigen Berechnung grundsätzlich anhand der Vorjahresparameter.

<sup>2</sup> In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV für Vorjahre (T€ 6.306) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

**(15) Sonstige betriebliche Erträge**

in T€	2021	2020
Sonstige betriebliche Erträge	170.377	149.424
davon aperiodisch	9.234	4.908

(im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen)

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von T€ 15.779 (Vj. T€ 13.291) enthalten. Daneben beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge außergewöhnliche Erträge aus Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Corona in Höhe von T€ 99.132.

**(16) Personalaufwand**

in T€	2021	2020
Löhne und Gehälter	312.442	309.891
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	65.104	70.643
	<b>377.546</b>	<b>380.534</b>
davon für Altersversorgung	6.105	9.615

**(17) Abschreibungen**

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 610 (Vorjahr T€ 682) vorgenommen.

Weiterhin wurde eine Abschreibung auf eine Darlehensforderung des Umlaufvermögens in Höhe von T€ 105 vorgenommen.

**(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 389.

**(19) Beteiligungsergebnis**

in T€	2021	2020
Erträge aus verbundenen Unternehmen	205	183
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	965	620
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	0	0
	<b>1.170</b>	<b>803</b>

**(20) Zinsergebnis**

in T€	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	26	167
davon aus verbundenen Unternehmen	(15)	(10)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-21.049	-22.957
davon an verbundene Unternehmen	0	(-6)
davon aus Aufzinsungen	(-2.801)	(-3.118)
	<b>-21.023</b>	<b>-22.790</b>

**(21) Gewinnanteile anderer Gesellschafter**

Der Gewinnanteil anderer Gesellschafter betrifft die Tochtergesellschaft TEREK Gebäudedienste GmbH (TEREK) in Höhe von T€ 528 (Vorjahr T€ 417).

**Sonstige Angaben****(22) Abschlussprüferhonorare**

Für Leistungen, die der Abschlussprüfer des Konzernabschlusses erbracht hat, wurde im Geschäftsjahr folgendes Honorar als Aufwand erfasst:

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2021
Abschlussprüfungsleistungen	140
Andere Bestätigungsleistungen	15
Steuerberatungsleistungen	0
Sonstige Leistungen	0
	<b>155</b>

**(23) Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte****Cross-Border-Lease-Verträge****Allgemeines, Art und Zweck**

Es besteht ein Finanzierungs-Leasingvertrag für 23 U-Bahn-Fahrzeuge, welcher zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurde.

**Vorteile, Risiken und finanzielle Auswirkungen**

Aus den Cross-Border-Lease-Transaktionen konnte die HOCHBAHN Barwertvorteile erzielen, die in den Vorjahren vollständig ertragswirksam vereinnahmt wurden. Es ergeben sich für die HOCHBAHN keine zukünftigen Risiken.

### Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurde ein Darlehen in NZD (T€ 55.000) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrag- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt T€ -1.118. Bei den nach § 254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch. Da alle wertbestimmenden Faktoren zwischen dem Grund- und dem Sicherungsgeschäft übereinstimmen, ergeben sich hieraus nach der critical terms match-Methode keine Risiken für die HOCHBAHN.

### (24) Haftungsverhältnisse

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften betragen T€ 4.495 und bestehen ausschließlich gegenüber fremden Dritten.

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften stehen im Zusammenhang mit vertraglichen Verpflichtungen ehemaliger HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaften gegenüber ihren Auftraggebern aus Verkehrs- und Leistungsverträgen. Mit einer Inanspruchnahme ist nicht zu rechnen. Daneben bestehen weitere Vertragserfüllungsgarantien zugunsten Dritter. Die HOCHBAHN als Muttergesellschaft überwacht die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen ihrer Beteiligungsgesellschaften.

### (25) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen T€ 395.339. Sie enthalten Verpflichtungen gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen in Höhe von T€ 148.

### (26) Angaben zu den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im HOCHBAHN-Konzern

	<b>2021</b>
Vollzeitbeschäftigte	6.374
Teilzeitbeschäftigte	983
	<b>7.357</b>
davon weibliche Beschäftigte	1.275
Versorgungsempfänger*innen	79
Auszubildende	171
Schwerbehinderte	416

### (27) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2021 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.339 (davon variabel T€ 312).

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 6.125 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 10.876. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2021 Bezüge von T€ 643 gezahlt.

**(28) Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2021**

Name und Sitz der Gesellschaft	Name	Beteiligung
	%	
<b>Einbezogene Unternehmen</b>		
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH, Hamburg	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	100,0
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	56,0
<b>Nach §296 Abs. 1 Nr. 1 HGB nicht einbezogene Unternehmen</b>		
HADAG Seetouristik und Fährdienst Aktiengesellschaft, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HADAG Verkehrsdienste GmbH, Hamburg	HADAG AG	100,0
<b>Nach §296 Abs. 2 Satz 1 HGB nicht einbezogene Unternehmen</b>		
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
hySOLUTIONS GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	56,0
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	HOCHBAHN	72,1
<b>Nach §311 Abs. 2 HGB assoziierte Unternehmen</b>		
BTI BLOHM & TEREG Industriedienstleistungen GmbH, Hamburg	TEREG	50,0
MRG Dienstleistungen GmbH	TEREG	33,3
Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	24,9

**(29) Name und Sitz des Mutterunternehmens**

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), ist alleinige Gesellschafterin der HOCHBAHN; alleinige Gesellschafterin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die HGV ist das Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss und -lagebericht gemäß §291 HGB für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, der im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt wird. Ferner erstellt die Freie und Hansestadt Hamburg einen Konzernabschluss, den sie auf ihrer Internetseite veröffentlicht.

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Hamburg, den 7. April 2022

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

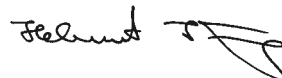
Der Vorstand



Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

**(30) Nachtragsberichtserstattung**

Mit Beginn des Ukraine-Konflikts im Februar 2022 besteht insbesondere ein erhöhtes Risiko weiter steigender Rohstoffpreise. Die Konzern-Gesellschaften sind davon vor allem im Bereich des Energie-Einkaufs betroffen. Während der Einkauf von Strom für das Geschäftsjahr 2022 bei der HOCHBAHN preislich bereits fixiert ist, werden sich Kostensteigerungen im Einkauf von Diesel nahezu vollständig direkt auf die Gesellschaften auswirken. Durch den bestehenden Verlustausgleich liegen daraus allerdings keine bestandsgefährdenden Risiken für die Gesellschaften vor. Weiteren Risiken, z.B. aus verzögerten Lieferketten, sind im Lagebericht mit aufgenommen worden, führen für die Gesellschaften auf Basis der aktuellen Lage allerdings nicht zu erhöhten Risiken.

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilen wir wie folgt:

## **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

An die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg

### **Prüfungsurteile**

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

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

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

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

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

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

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

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



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

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

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

Hamburg, den 24. Mai 2022

Mazars GmbH & Co. KG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Dannenbaum  
Wirtschaftsprüfer

Hauschildt  
Wirtschaftsprüfer

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Hamburger Hochbahn AG  
Steinstraße 20, 20095 Hamburg

Telefon: 040/32 88-0  
Telefax: 040/32 64 06

E-Mail: [info@hochbahn.de](mailto:info@hochbahn.de)  
[hochbahn.de](http://hochbahn.de)

### **Redaktion**

Bereich Marketing  
Bereich Finanzen und Controlling

### **Konzept und Design**

Silvester Group, [silvestergroup.com](http://silvestergroup.com)  
Jutta Gathmann, Daniel-Vincent Seeger, Nils Christopher Kemter



