



Lagebericht

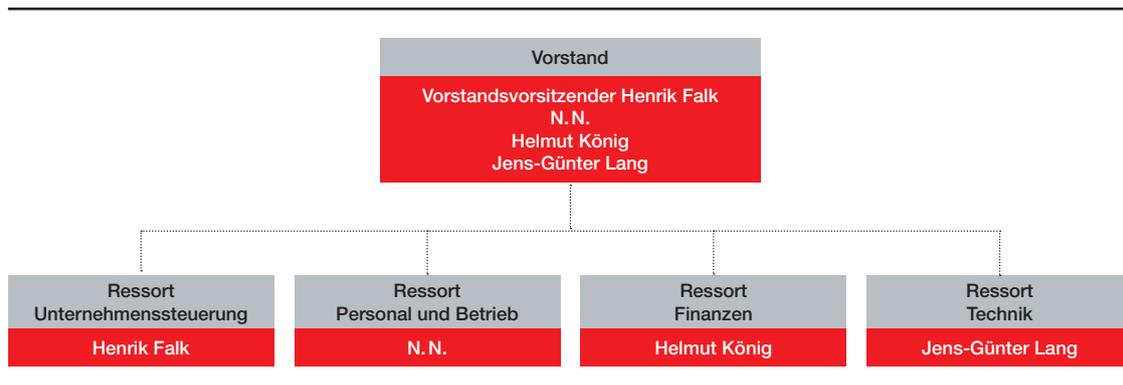
1.	GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS	3
1.1	Geschäftsmodell des Unternehmens	3
1.2	Ziele und Strategien	4
1.3	Forschung und Entwicklung	5
2.	WIRTSCHAFTSBERICHT	6
2.1	Branchenbezogene Rahmenbedingungen	6
2.2	Geschäftsverlauf	7
2.3	Lage	9
2.3.1	Ertragslage	9
2.3.2	Finanzlage	10
2.3.3	Vermögenslage	12
2.4	Mitarbeiter der HOCHBAHN	13
3.	PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT	14
3.1	Prognosebericht	14
3.2	Risiko- und Chancenbericht	20

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Auf vier U-Bahn-, mehr als 100 Bus- und mehreren Fährlinien nutzen rund 1,2 Mio. Fahrgäste täglich die Verkehrsmittel der HOCHBAHN und ihrer Töchter. Damit erbringt sie etwa die Hälfte der gesamten Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Mit rund 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört das Unternehmen zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Die Freie und Hansestadt Hamburg bestätigte am 24. November 2009 die Betrauung der HOCHBAHN mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei der Erbringung von Linienverkehren mit Bussen und U-Bahnen in Hamburg. Dabei sehen die Verträge vor, dass die HOCHBAHN für den Linienverkehr mit Bussen bis zum Jahr 2019 sowie für den Linienverkehr mit U-Bahnen bis zum Jahr 2032 betraut ist. Zusammen mit ihren zahlreichen Tochter- und Beteiligungsunternehmen, u. a. 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.



Das Ressort Unternehmenssteuerung wird vom Vorstandsvorsitzenden geführt. Dazu gehören die Bereiche Unternehmenssteuerung und Systementwicklung, Marketing, Unternehmenskommunikation, Vertrieb und Verkehrswirtschaft sowie die Stabsbereiche Bürgerbeteiligung, Organisation, Revision sowie Geschäftsfeldentwicklung und Unternehmensstrategie.

Die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb bilden zusammen mit den Bereichen Personal und Arbeitssicherheit, Umwelt- und Brandschutz das Ressort Personal und Betrieb. Das Ressort Finanzen umfasst die Bereiche Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement sowie Recht und Immobilien. Zum Ressort Technik gehören die Bereiche Projektbau und Bahnanlagen, Infrastruktur, Bustechnik, Schienenfahrzeuge sowie U-Bahn-Neubau U5.

Frau Ulrike Riedel, Vorstand Personal und Betrieb, hat die HOCHBAHN zum 28. Februar 2017 verlassen. Bis zur Neubesetzung der Position übernehmen der Vorstandsvorsitzende Henrik Falk den Bereich Personal, Finanzvorstand Helmut König den Bereich Busbetrieb und Technikvorstand Jens-Günter Lang die Bereiche U-Bahn-Betrieb und Arbeitssicherheit, Umwelt- und Brandschutz.

Die HOCHBAHN ist zum einen von den rechtlichen Rahmenbedingungen und zum anderen in besonderem Maße von den politischen Entscheidungen zur Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Freien und Hansestadt Hamburg abhängig. Haupttreiber für die positive Unternehmensentwicklung in den letzten Jahren waren die im Bundesvergleich überdurchschnittlich gestiegenen Fahrgastzahlen. Die HOCHBAHN ist auf weiteres Wachstum ausgerichtet.

Wichtige Projekte im Berichtsjahr 2016 waren wiederum die Inbetriebnahme und der Einsatz von weiteren Fahrzeugen der neuen U-Bahn-Generation DT5 im Linienbetrieb, die Erprobung von neuen, innovativen Antrieben im Busbetrieb (insbesondere auf der Innovationslinie 109), die Fortführung der Baumaßnahmen des beschleunigten barrierefreien Ausbaus von U-Bahn-Haltestellen sowie die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis an die Elbbrücken. Darüber hinaus waren weiterhin folgende Planungen von großer Bedeutung: Die U-Bahn-Netzentwicklung in die Horner Geest (U4), die neue Haltestelle Oldenfelde (U1) und die neue U-Bahn-Linie U5.

Seit dem Frühjahr 2016 befindet sich die HOCHBAHN zudem auf einem konsequenten Kurs zur digitalen Ausprägung der Unternehmensstrategie HOCHBAHN 2030. Zentrales Ziel ist es, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen und im Austausch mit der Stadt und weiteren Mobilitätspartnern eine einfache, individuelle, flexible und nachhaltige Mobilität für die Zukunft zu schaffen.

1.2 Ziele und Strategien

Die Unternehmensstrategie HOCHBAHN 2030 verfolgt die Vision „Intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft“. Die im Berichtsjahr digital ausgeprägte Strategie ergänzt die Vision der HOCHBAHN um die Mission, der „Organisator der nachhaltigen Mobilität in der Smart City Hamburg“ zu werden. Für die unternehmerische Umsetzung der Vision und Mission hat sich die HOCHBAHN klare Ziele gesetzt. Die übergeordnete Zielsetzung ist die Steigerung der Kundenzahlen. Zur Erreichung dieses Hauptziels hat die HOCHBAHN sechs Handlungsfelder mit entsprechenden strategischen Initiativen definiert.

- Leistungsstarker ÖPNV
- Mobilität als Service
- Nachhaltigkeit
- Effizienter Mobilitätsdienstleister
- Direktvergabe
- Bevorzugter Arbeitgeber

Ausgangspunkt bildet das Kerngeschäft der HOCHBAHN: Ein leistungsstarker ÖPNV mit Bus und U-Bahn. Hamburg ist eine wachsende Stadt. Eine vorausschauende Anpassung der Kapazitäten im ÖPNV ist daher notwendig, um die heutige Qualität des Angebotes der HOCHBAHN auch in den kommenden Jahren zu sichern. Mit der strategischen Initiative zum „Masterplan U-Bahn-System“ will die HOCHBAHN den Ausbau und die Optimierung des U-Bahn-Systems auf Basis der verkehrlichen Vorgaben und unter Nutzung der Möglichkeiten eines vollautomatischen Betriebes voranbringen. Dabei sollen auch stark nachgefragte Buslinien ersetzt und neue Stadtteile angebunden werden. Auch das Thema Nachhaltigkeit ist traditionell ein wichtiges Anliegen der HOCHBAHN. So schafft die HOCHBAHN mit dem „Masterplan E-Busssystem“ die betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die Beschaffung von ausschließlich emissionsfreien Bussen ab dem Jahr 2020 unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit.

Neben dem Kerngeschäft des Nahverkehrs mit Bussen und Bahnen entstehen durch eine zunehmende Digitalisierung in allen Lebensbereichen und den Wandel der Mobilitätskultur neue Chancen und Geschäftsfelder für Mobilitätsanbieter, die die HOCHBAHN nutzt. Diese werden als strategische Initiativen im Handlungsfeld Mobilität als Service gebündelt. Zum Beispiel möchte die HOCHBAHN frühzeitig Erkenntnisse über die Entwicklungen und Fortschritte im Bereich des „autonomen Fahrens“ sammeln, um diese für einen zukünftigen Einsatz nutzen zu können. Im Mittelpunkt steht zunächst die Realisierung eines Testbetriebes in Hamburg, um der Stadt sowie den Kunden und Mitarbeitern die perspektivisch resultierenden Vorteile einer solchen Technologie zu veranschaulichen.

1.3 Forschung und Entwicklung

Die Busse der HOCHBAHN werden ab Mitte 2018 mindestens den Abgasnormen Euro 5 bzw. 6 entsprechen und damit weiter sinkende Schadstoffmengen, vor allem an Stickoxiden, emittieren. Außerdem sind bereits 30 Hybridbusse im Einsatz, die Kraftstoffeinsparungen von bis zu 20 % erreichen. Das besondere Engagement der HOCHBAHN gilt aber der Erprobung elektrisch angetriebener Busse. Die Erkenntnisse aus dem Einsatz von vier Brennstoffzellenbussen, drei Batteriebusen, zwei Batteriebusen mit Brennstoffzelle als Range-Extender und drei Plug-In-Hybridbussen sowie der intensive fachliche Austausch mit den Busherstellern sollen sicherstellen, dass ab dem Jahr 2020 ausreichend und ausgereifte emissionsfreie Busse verfügbar sind.

Die Entwicklung elektrisch angetriebener Busse, vor allem ihrer Energiespeicher, schreitet weiter voran. Die HOCHBAHN und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) haben zu diesem Zweck gemeinsam mit der Stromnetz Hamburg GmbH und der Helmut-Schmidt-Universität eine Studie erstellt, die die Anforderungen an das Stromnetz durch Elektromobilität, vor allem durch Elektrobusse, in Hamburg untersucht. Die Kernfragen waren: Kann das vorhandene Stromnetz ausreichend Energie für die mittelfristig wachsende Zahl von Elektrobusen bereitstellen und welche Umsetzungszeiträume sowie weitere Rahmenbedingungen sind dabei zu berücksichtigen?

Das Ziel der HOCHBAHN beim Einsatz verschiedener innovativer Busse auf der Innovationslinie 109 ist es, tragfähige Erkenntnisse zu ihrer Leistungsfähigkeit und Alltagstauglichkeit unter gleichen Einsatzbedingungen zu erhalten. Dazu wurde ein Kennzahlensystem erarbeitet, mit dem die wesentlichen Parameter (Zuverlässigkeit, Energieverbräuche etc.) für die jeweiligen Bustypen sowie die Infrastruktureinrichtungen erfasst werden.

Im Herbst 2016 wurde die bisherige Flotte innovativer Busse um reine Batteriebusse ergänzt. Mit ihrem Einsatz werden zum ersten Mal in Deutschland elektrisch angetriebene Busse von zwei verschiedenen Herstellern an der gleichen Ladeinfrastruktur mit Strom versorgt. Dies stellt einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu einheitlichen und standardisierten Ladeschnittstellen für E-Busse dar und unterstützt die Entwicklung eines funktionierenden Beschaffungsmarktes. Zur Erreichung dieses Zieles arbeitet die HOCHBAHN in der von der Industrie und den Verbänden (VDV, UITP) initiierten Plattform für einheitliche Ladestandards von Elektrobusen mit.

Ergänzend zu den eigenen Auswertungen auf der Innovationslinie steht die HOCHBAHN in einem engen Austausch mit den Buserstellern, um tragfähige Einschätzungen darüber zu bekommen, welche Form des elektrischen Antriebs (und der Energieversorgung) sich durchsetzen wird und ab wann praxistaugliche Systeme verfügbar sein werden. Neben den Bussen der großen Anbieter Daimler, Volvo und MAN werden auch die Produkte kleinerer Anbieter in die Bewertung eingebunden.

Die HOCHBAHN unterstützt bereits seit mehreren Jahren die Entwicklungsaktivitäten namhafter Busersteller wie Daimler und Volvo im Rahmen von strategischen Partnerschaften. Im Herbst 2016 hat die Freie und Hansestadt Hamburg eine Absichtserklärung für eine Zusammenarbeit mit dem VOLKSWAGEN-Konzern geschlossen. Daran anschließend wurde von der HOCHBAHN der fachliche Austausch mit MAN als Unternehmen des VOLKSWAGEN-Konzerns konkretisiert. Dazu werden in Facharbeitsgruppen relevante Themen wie die Weiterentwicklung der Batteriespeicher bearbeitet und mit den Bedarfen der HOCHBAHN abgeglichen.

Neben der technischen Weiterentwicklung bis zur Praxisreife sind angemessene Fahrzeugpreise eine wichtige Voraussetzung für eine alleinige Beschaffung emissionsfreier Busse. Durch eine gemeinsame Beschaffung können sich Verkehrsunternehmen wirtschaftliche Skaleneffekte erschließen und so deutlich günstigere Beschaffungskosten erzielen. Dazu haben die Städte Berlin und Hamburg sowie ihre Verkehrsunternehmen BVG, VHH und HOCHBAHN einen Letter of Intent für eine gemeinsame Beschaffung innovativer Busse unterzeichnet. Dieser Initiative haben sich inzwischen Verkehrsunternehmen aus zahlreichen anderen deutschen Großstädten angeschlossen. In einem nächsten Schritt werden nun die jeweiligen Leistungsanforderungen und Bedarfe ermittelt.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Wachstumsbranche Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Jahr 2016 stiegen die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland erneut an. Mit rechnerisch 10,18 Mrd. Personen nutzten im Berichtsjahr 1,8 % mehr Fahrgäste den ÖPNV als im Jahr 2015. Das Plus bei den Fahrgastzahlen ist auf deutliche Anstiege im Schienenpersonennahverkehr (SPNV: +2,8 %) und im Straßenbahnverkehr (+2,5 %) zurückzuführen. Die Fahrgastzahlen im Busverkehr wuchsen lediglich um 0,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Fahrgelderträge legten um 4 % auf insgesamt 12,24 Mrd. € zu und die Verkehrsleistung stieg um 0,7 % auf 93,62 Mrd. Personenkilometer.*

Vorläufige Statistiken

ÖPNV-Fahrgastzahlen laut Statistik des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Veränderungen zum Vorjahr:

	2016 ¹	2015	2014
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) ÖPNV gesamt (Summe Unternehmensfahrten)	10.180	10.004	9.954
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,8	0,5	1,3

¹ Bei den Werten für das Jahr 2016 handelt es sich um vorläufige Angaben, die auf Hochrechnungen der ersten drei Quartale beruhen

* <https://www.vdv.de/pressemitteilungen.aspx?mode=detail&id=699da892-71f6-4c2d-9dd0-afa8337d6887>

2.2 Geschäftsverlauf

Die Nachfrageentwicklung bei den Verkehrsverbänden verzeichnete auch für das Jahr 2016 deutschlandweit ein Plus. Während der VDV eine vorläufige Steigerung von 1,8 % im gesamten ÖPNV meldet, lag das Verbundgebiet des HVV mit einer positiven Entwicklung von voraussichtlich 2,2 %* über diesem Mittelwert. Somit konnte der positive Trend aus dem Vorjahr weiter ausgebaut werden.

Wesentliche Ursachen der anhaltend positiven Entwicklung in Hamburg waren der ungebrochene Tourismusboom, die weiterhin steigenden Einwohner- und Beschäftigungszahlen sowie das durch eine niedrige Inflationsrate positive Konsumklima. Darüber hinaus machte sich der Zuwachs bei der Zahl der Studierenden auf derzeit 100.600 Personen bemerkbar, das entspricht einem Plus von 2.700 Studenten gegenüber dem Vorjahr.

Die HOCHBAHN geht auf der Basis vorläufiger Daten davon aus, dass im Jahr 2016 über 444 Mio. Fahrgäste (inklusive Umsteiger) das Angebot des Unternehmens genutzt haben. Das entspricht einer Steigerung von 1,5 %* gegenüber dem Vorjahr. Die fast viermonatige Sperrung der U-Bahn-Strecke Volksdorf – Großhansdorf war zwar langwieriger als die Baumaßnahmen im Vorjahr, betraf aber einen weniger frequentierten Streckenabschnitt mit entsprechend geringeren Auswirkungen auf die gesamte Nachfrageentwicklung. Die Sanierung von Haltestellen im U-Bahn- und Bus-Bereich sowie die Arbeiten am Busoptimierungsprogramm wurden planmäßig fortgeführt. Die konkreten Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen werden erst nach Abschluss der Maßnahmen verifizierbar sein, zeigten jedoch schon im Jahr 2016 positive Entwicklungen.

Im HVV konnten die Verkehrseinnahmen des Jahres 2016 um voraussichtlich 4,0 %* gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Sie lagen somit erneut über dem durchschnittlichen Anhebungssatz der Tarifanpassung vom Januar 2016 in Höhe von +1,9 %. Der weitere Anstieg bei der Anzahl der Studierenden fing nicht nur die leichten Rückgänge im Auszubildenden- und Schülerverkehr auf, sondern trug zur insgesamt positiven Entwicklung bei. Der Rückgang im Bereich der 9-Uhr-Tageskarten konnte durch einen Anstieg bei den Gruppenkarten kompensiert werden. Bei den sich in Summe positiv entwickelnden Zeitfahrkarten waren insbesondere bei den Großkunden-Abonnements erneut hohe Steigerungsraten zu verzeichnen, während die Verkäufe von Barfahrausweisen nicht in gleichem Maße zum Wachstum beitragen konnten. Die HOCHBAHN geht auf Basis bisher vorliegender Daten von einer zum HVV analogen Einnahmesteigerung in Höhe von 4,0 % aus.*

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

Anzahl beförderter Fahrgäste (Tausend)	2016 ¹	2015 ²	2014
U-Bahn	232.378	228.944	218.329
Bus	211.717	208.589	209.070
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	444.095	437.533	427.399
Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste) ³	377.481	371.903	363.289
Personen-Kilometer (Tausend)			
U-Bahn	1.387.296	1.366.796	1.303.424
Bus	658.664	648.931	650.428
Gesamtbetrieb	2.045.960	2.015.727	1.953.852

¹ 2016: vorläufige Zahlen

² 2015: aktualisierte Zahlen

³ In der Zeile „Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste)“ sind Umsteiger zwischen Bus und U-Bahn lediglich einmal erfasst.

* Vorläufige Zahlen

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2016	2015	2014
Nutzwagenkilometer ² (Tsd. km)	87.843	86.760	86.867
Nutzplatzkilometer ^{1,2} (Mio. km)	8.465	8.401	8.432
Streckenlänge ² (km)	104,4	104,4	104,4
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ²	91	91	91
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	33,3	33,3	33,3

¹ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

² inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2016	2015	2014
Nutzwagenkilometer (Tsd. km)	50.298	49.315 ³	48.744
Nutzplatzkilometer ¹ (Mio. km)	3.920	3.843	3.654
Streckenlänge ² (km)	924,6	924,6	927,5
Anzahl der Linien ²	111	111	111
Anzahl der Haltestellen	1.327	1.327	1.321
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,6	18,8	18,8

¹ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

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

³ Korrektur der Nutzwagenkilometer um 5 Tsd. km

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn	Baujahre	2016		2015		2014	
		Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 ¹	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	30	15	32	16
DT3	1968–71	207	69	207	69	207	69
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2016	171	57	126	42	69	23
	Anzahl	890	256	873	255	818	237
Gesamtbestand ²	Plätze ³		82.712		80.920		77.366
Betriebsfähiger Bestand		839	238	861	250	805	232

¹ Ein DT1-Fahrzeug mit zwei Wagen ist der Salonwagen „Hanseat“

² Inklusive 2 Fahrzeuge (8 Wagen) der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

Bus	2016	2015	2014
Stadt- u. Schnellbusse ^{1,2}	484	460 ⁴	490
Gelenkbusse ^{1,2}	272	270	255
Doppelgelenkbusse ^{1,2}	25	26	26
Dieselhybrid-Gelenkbusse ¹	15	20	20
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹	2	2	0
Brennstoffzellen-/Hybrid-/Plug-In-Busse ¹	22	19	11
Gesamtbestand			
Anzahl ²	820	797	802
Plätze ^{2,3}	67.133	65.781	65.440

¹ Niederflrbusse

² Ohne angemietete Fahrzeuge (2015: 3 Stadt- und 2 Gelenkbusse).

³ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

⁴ Korrektur des Vorjahreswertes von 466 auf 460 Busse

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr um 36,4 Mio. € auf 430,7 Mio. € gesteigert werden. Die Mehreinnahmen ergaben sich zum einen aus der positiven Nachfrageentwicklung und zum anderen aus der Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2016. Im Rahmen der Endabrechnung der Einnahmeaufteilung durch den HVV für das Jahr 2015 wurde für die HOCHBAHN ein Anteilssatz von 48,68 % festgestellt, der auch für den aktuellen Berichtszeitraum zum Ansatz kommt.

Die aktivierten Eigenleistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf 16,9 Mio. € und lagen damit auf dem Niveau des Vorjahres in Höhe von 16,8 Mio. €. Die Erträge aus Zuschüssen für das Jahr 2016 lagen mit einem Wert von 9,7 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau von 7,0 Mio. €. Dies war vor allem auf höhere Zuschüsse für Planungsleistungen der U-Bahn-Netzerweiterung zurückzuführen. Die Erlöse aus der Vermietung von Immobilien betrugen 20,8 Mio. € und überschritten damit den Vorjahreswert in Höhe von 14,7 Mio. € um 6,1 Mio. €. Diese Zunahme beruhte im Wesentlichen nur auf der Neudefinition der Umsatzerlöse durch das Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG). Danach sind bislang unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesene Erträge im Berichtsjahr in den Umsatzerlösen auszuweisen.

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2016 deutlich um 34,7 Mio. € auf 540,9 Mio. €.

Beim Materialaufwand sind neben den Stromkosten vor allem die Kosten für Dieselkraftstoff trotz gesteigener Fahrleistung der HOCHBAHN-Busse um 1,1 Mio. € auf 16,2 Mio. € gesunken, da der durchschnittliche Preis für Diesel um 0,08 € pro Liter niedriger lag als im Vorjahr.

Bei den Personalaufwendungen entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr aufgrund von Tarifsteigerungen und durch die höhere Mitarbeiterzahl. Zudem sind die Aufwendungen aus der Anpassung diverser Personalrückstellungen an ihren Erfüllungsbetrag zum 31. Dezember 2016 höher ausgefallen als im Vorjahr. Per saldo sind die Personalaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 17,3 Mio. € auf 239,6 Mio. € gestiegen.

Die Zunahme der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Jahr 2016 um 21,0 Mio. € resultierte hauptsächlich aus der Bildung einer Rückstellung zur Deckung des zukünftigen Finanzbedarfs der agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (agilisE) in Höhe von 16,0 Mio. €. Bei den Pensions- und Freifahrtverpflichtungen wurde in den Vorjahren von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, den Unterschiedsbetrag aus der geänderten Bewertung nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz auf 15 Jahre gleichmäßig zu verteilen und aufwandswirksam zuzuführen. Im Geschäftsjahr 2016 wurde diese Bewertungssystematik geändert und der verbliebene Unterschiedsbetrag in Höhe von 3,6 Mio. € vollständig aufwandswirksam den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen zugeführt.

Im Geschäftsjahr 2016 sind Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 0,9 Mio. € angefallen, da sich im Rahmen der Neuausrichtung der HanseCom GmbH nochmals ein Wertberichtigungsbedarf ergab.

Infolge der deutlichen Zunahme der Gesamtleistung um 34,7 Mio. € im Geschäftsjahr 2016 konnte der Jahresfehlbetrag 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 9,3 Mio. € auf 50,9 Mio. € (-15,5 %) verringert werden. Aufgrund der hohen Aufwendungen durch die Bildung von Rückstellungen nahm die operative Ertragskraft dagegen ab: Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 3.918 T€ auf 40.717 T€ gesunken.

Der Kostendeckungsgrad des Unternehmens lag im Jahr 2016 mit 91,6 % um 2,0 Prozentpunkte und somit deutlich über dem entsprechenden Vorjahreswert (89,6 %). Er stellt damit weiterhin einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Jahresfehlbetrag (Mio. €)	2016	2015	2014
Jahresfehlbetrag	50,9	60,2	55,4

Kostendeckungsgrad (%)	2016	2015	2014
Kostendeckungsgrad	91,6	89,6	90,0

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2016 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1. Januar 2016	6,1 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+ 49,1 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 183,6 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 133,4 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2016	5,0 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2016 bestand aus liquiden Mitteln.

Zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von 225,2 Mio. € vor Zuschüssen und zur planmäßigen Tilgung von Altdarlehen in Höhe von 39,3 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2016 fünf langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 130,0 Mio. € aufgenommen.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 546,5 Mio. €. Damit ergab sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 90,7 Mio. € bzw. 19,9%.

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht durch Mittel der Innenfinanzierung gedeckt werden kann, grundsätzlich durch langfristige Bankdarlehen finanziert. Der HOCHBAHN standen zugesagte Kreditlinien inländischer Banken in einem Gesamtvolumen von 20,0 Mio. € zur Verfügung. Die Kreditlinien sind im Rahmen der allgemeinen Geschäftstätigkeit frei verwendbar und wurden in Höhe von 4,3 Mio. € teilweise in Anspruch genommen.

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

Die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN war im Jahr 2016 jederzeit gewährleistet.

Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2016 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 225,2 Mio. € (2015: 224,9 Mio. €) getätigt. Mit einem Anteil von 83,4% an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 187,9 Mio. € (2015: 182,5 Mio. €) wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 114,1 Mio. €, auf den U-Bahn-Neubau (U4-Anbindung der Hafencity, Bau einer Kehr- und Abstellanlage sowie für die Maßnahmen zur Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken) 25,9 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 11,6 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 8,0 Mio. € und auf den Neubau des Stellwerkes Barmbek 5,1 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Modernisierung und Erhaltung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 27,3 Mio. € (2015: 29,6 Mio. €) investiert, davon 19,8 Mio. € für Busbeschaffungen, 4,4 Mio. € für den Neubau des Betriebshofes Gleisdreieck, 1,2 Mio. € für den Neubau von weiteren Busbetriebshöfen und 0,9 Mio. € für die Busumsteiganlage Barmbek.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 3,1 Mio. € investiert. Davon entfielen auf die Beschaffung von Fahrausweisautomaten 0,8 Mio. €, 0,5 Mio. € für Prüfgeräte und Softwareleistungen für den E-Ticketing-Vollbetrieb, 0,5 Mio. € für die Beschaffung des Grundstücks Gleisdreieck und 0,2 Mio. € für die Beschaffung von automatischen Fahrgastzählgeräten.

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen Zuführungen zu den Kapitalrücklagen eines verbundenen Unternehmens sowie einer Beteiligungsgesellschaft in Höhe von zusammen 6,9 Mio. €.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2016 Mio. €	2016 Anteil %	2015 Mio. €	2014 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
DT5	114,1	50,7	107,6	54,4
U-Bahn-Neubau U4	25,9	11,5	32,0	26,9
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	47,9	21,3	42,9	37,3
Zwischensumme U-Bahn	187,9	83,4	182,5	118,6
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	27,3	12,1	29,6	55,1
Gemeinsame Anlagen	3,1	1,4	2,0	4,4
Finanzanlagen ¹	6,9	3,1	10,80	0,0
Gesamtinvestitionen	225,2	100,0	224,9	178,1

¹ ohne Veränderungen im Wertpapiervermögen

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahresende um 122,9 Mio. € und damit um 13,4 % auf 1.038,3 Mio. € erhöht. Dies wird auf der Aktivseite der Bilanz im Wesentlichen durch die Zunahme des Sachanlagevermögens reflektiert. Grund hierfür war vor allem die Neuanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen der Generation DT5. Parallel dazu haben sich auf der Passivseite der Bilanz die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Aufnahme neuer Darlehen zur Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöht.

Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag unverändert 142,4 Mio. €. Durch die höhere Bilanzsumme verminderte sich rechnerisch die Eigenkapitalquote der HOCHBAHN im Vergleich zum Vorjahreswert um 1,9 Prozentpunkte auf 13,7 %.

Aktiva	2016 Mio. €	2016 Anteil %	2015 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	799,2	77,0	690,3
Finanzanlagen	147,2	14,1	141,9
	946,4	91,1	832,2
Vorräte	19,8	1,9	17,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11,4	1,1	8,3
Flüssige Mittel	5,0	0,5	6,2
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	55,7	5,4	51,1
	91,9	8,9	83,2
	1.038,3	100,0	915,4

Passiva	2016 Mio. €	2016 Anteil %	2015 Mio. €
Eigenkapital	142,4	13,7	142,4
Pensionsrückstellungen	65,8	6,3	54,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	548,1	52,8	457,5
	756,3	72,8	654,2
Übrige Rückstellungen	161,4	15,6	154,6
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	39,3	3,8	31,7
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	81,3	7,8	74,9
	282,0	27,2	261,2
	1.038,3	100,0	915,4

2.4 Mitarbeiter der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahresende um 19 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Vollzeitkräfte	4.442	4.418	4.331
Teilzeitkräfte	408	391	354
	4.850	4.809	4.685
Vorstände	4	4	4
Auszubildende	142	164	164
Mitarbeiter gesamt	4.996	4.977	4.853

Tarifabschluss

Der Entgelttarifvertrag wurde von der Gewerkschaft ver.di fristgerecht zum 31. Dezember 2015 gekündigt. Am 28. April 2016 wurde eine Einigung über einen neuen Entgelttarifvertrag erzielt. Im Ergebnis wurde für die ersten vier Monate des Jahres 2016 eine Einmalzahlung in Höhe von 400 € vereinbart. Eine zweite Einmalzahlung in Höhe von 200 € wird im Juni 2017 gewährt. Die Tabellenentgelte wurden um 3 % ab dem 1. Mai 2016 angehoben und steigen um weitere 2 % ab dem 1. Juni 2017. Die Jahressonderzahlung wurde im Jahr 2016 von 700 € auf 800 € angehoben und steigt für 2017 auf 900 €. Ferner werden das Urlaubsgeld ab dem Jahr 2017 von 860 € auf 900 € sowie diverse Zulagen angehoben. Die Gesamtlaufzeit des neuen Tarifvertrags beträgt 28 Monate.

Duales Studium/Berufsausbildung

Mit Beginn des Wintersemesters 2016/2017 hat die HOCHBAHN ihr Ausbildungsangebot um einen technischen dualen Studiengang der Fachrichtung Elektrotechnik und Informationstechnik an der Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) erweitert.

Aufgrund des spezifischen Bedarfs des Vertriebsbereichs wird ab dem Jahr 2017 der Ausbildungsberuf Kauffrau/-mann für Dialogmarketing in Teilzeit für mindestens drei Ausbildungsjahrgänge bei der HOCHBAHN neu eingeführt. Für den Ausbildungsbeginn im Jahr 2017 werden zwei Ausbildungsplätze zur Verfügung gestellt. Die HOCHBAHN führt damit erstmals einen Ausbildungsberuf in Teilzeit ein, der sich insbesondere an Bewerber mit berechtigtem Interesse richtet, z. B. an junge Eltern, Betreuer pflegebedürftiger Angehöriger, Menschen mit Behinderungen, für die eine ganztägige Ausbildung eine übermäßige Belastung darstellt.

Diversity

Der Aufsichtsrat der HOCHBAHN hat am 12. Dezember 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil von mindestens 37,5 % für den Aufsichtsrat und von mindestens 25 % für den Vorstand beschlossen. Zum Stichtag 31. Dezember 2016 entsprach die angestrebte Quote für den Aufsichtsrat mit 37,5 % weiblicher Aufsichtsratsmitglieder dem Zielwert. Der Frauenanteil des Vorstandes entsprach mit 25 % ebenfalls dem Zielwert.

Für die Führungspositionen der ersten und zweiten Managementebene unterhalb des Vorstandes wurden am 13. April 2015 Zielgrößen für den Frauenanteil in Führungspositionen mit einer Laufzeit bis zum 30. Juni 2017 festgelegt. Der Zielwert für die erste Managementebene beträgt 28 %, der Zielwert für die zweite Managementebene 17 %. Zum Stichtag 31. Dezember 2016 lagen die Quoten für die erste Managementebene bei 27 % und für die zweite Managementebene bei 16 %. Die Abweichungen zu den Zielwerten wurden durch Änderungen der Organisationsstruktur verursacht.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

Die vom Aufsichtsrat beschlossene Vergütungsstruktur ist für die einzelnen Vorstandsmitglieder in deren Anstellungsverträgen geregelt. Die Vergütung unterteilt sich in erfolgsunabhängige und erfolgsabhängige Komponenten.

Die erfolgsunabhängigen Komponenten bestehen in erster Linie aus dem Grundgehalt. Die sonstigen Leistungen zählen ebenfalls zu den erfolgsunabhängigen Komponenten. Sie umfassen den geldwerten Vorteil von Sachbezügen wie die Privatnutzung von Firmenwagen sowie vergünstigte Fahrten von Ehegatten und Kindern.

Die variable Vergütung wird erfolgsabhängig gewährt, deren Komponenten werden vom Aufsichtsrat festgelegt. Jährlich werden leistungsorientierte variable Vergütungsvereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern geschlossen.

3. PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1 Prognosebericht

Linienverlängerung der U4

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 ist vor dem Hintergrund der geplanten und fortschreitenden Bebauung in der östlichen HafenCity erforderlich. Dazu wird die bisherige Strecke der U4 um rund 1,3 Kilometer verlängert. Die Streckenverlängerung beinhaltet eine Kehr- und Abstellanlage in unmittelbarem Anschluss an die bestehende Haltestelle HafenCity Universität sowie eine zusätzliche Haltestelle Elbbrücken mit Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn. Das Gesamtbudget der Maßnahme beläuft sich auf 178,2 Mio. € und wird vollständig im Rahmen einer Zuwendung seitens der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. aus Mitteln des Bundes gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert.

Die Kehr- und Abstellanlage wurde im Jahr 2016 fertiggestellt. Die Betriebsaufnahme ist für den Sommer 2017 festgelegt. Die Bauarbeiten an der Tunnel- und Trogstrecke verlaufen weiterhin planmäßig. Zum Jahreswechsel 2016/2017 wurde der Rohbau des Tunnels fertiggestellt. Die Arbeiten an der Trogstrecke werden voraussichtlich Mitte 2017 abgeschlossen sein. Der Beginn der Gleisbauarbeiten im Tunnel erfolgte im März 2017. Die Rohbauarbeiten der Haltestelle Elbbrücken konnten im Sommer 2016 beendet werden. Der Einbau der Fußgängerbrücken erfolgte im Oktober 2016. Die Montage des Stahlbaus des Haltestellendachs startete im März 2017. Das Projekt verläuft entsprechend dem Kosten- und Terminplan. Die Betriebsaufnahme dieses Abschnittes der U-Bahn-Linie U4 soll Ende 2018 erfolgen.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN ist es, mobilitäts-eingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Wesentliche Komponenten der Barrierefreiheit sind dabei die Integration von Aufzugseinrichtungen, die Erhöhung von Bahnsteigen sowie die Ausrüstung der Haltestellen mit Orientierungshilfen für Sehbehinderte. Das gesamte Programm zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestellen im Hamburger Stadtgebiet wird vollständig durch Zuwendungsmittel der Freien und Hansestadt Hamburg gefördert. Die Finanzierung der Stationen in Schleswig-Holstein erfolgt durch eine Zuwendung des Landes Schleswig-Holstein, des Landkreises Stormarn sowie der beteiligten Kommunen.

In der ersten Stufe des beschleunigten Ausbauprogramms wurden bis Ende 2016 insgesamt 21 Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Für die Maßnahmen in den folgenden Stufen für die verbleibenden 34 Haltestellen (davon vier in Schleswig-Holstein) mit Baubeginn ab 2016 wurde im Dezember 2013 zunächst eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. In dieser Studie wurden die jeweiligen Vorzugsvarianten, die Kosten und ein Umsetzungsprogramm ermittelt. Für 32 Haltestellen lagen die Ergebnisse bis Ende 2016 vor. Für die Haltestellen Sternschanze und Alsterdorf werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien aufgrund der Komplexität erst im Frühjahr 2017 endgültig vorliegen. An insgesamt neun Haltestellen aus der zweiten Stufe wurde im Berichtsjahr 2016 mit dem barrierefreien Ausbau begonnen bzw. zwei davon, die Haltestellen Ohlstedt und Buchenkamp, wurden bereits fertiggestellt. Im Frühjahr 2017 werden die Umbauarbeiten an drei Haltestellen in Schleswig Holstein (Ahrensburg-West, Ahrensburg-Ost und Schmalenbeck) sowie an der Haltestelle Buckhorn beendet. Die Haltestelle Merkenstraße wird im Herbst 2017 fertiggestellt, zwei weitere Haltestellen (Joachim-Mähl-Straße und Hagen-deel) folgen dann im Frühjahr 2018.

Für sechs weitere Haltestellen liegt der Zuwendungsbescheid für die Bauausführungsleistungen vor. An zwei dieser Haltestellen wurden die Bauarbeiten Anfang 2017 begonnen, an den vier weiteren Haltestellen beginnen die Bauarbeiten ab Sommer 2017. Die Fertigstellung dieser Umbauten ist für das Jahr 2018 vorgesehen.

Des Weiteren liegt der Zuwendungsbescheid für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung der im Jahr 2018 auszubauenden sechs Haltestellen vor. Für diese Haltestellen werden Anfang 2017 die Entwurfsplanungen erarbeitet. Der Förderantrag für die Bauausführungsleistungen der Haltestellen soll im Frühjahr 2017 gestellt werden.

Für fünf weitere Haltestellen, die in den Jahren 2019 bis 2021 ausgebaut werden sollen, liegt der Zuwendungsbescheid für die Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung bereits vor. Für drei weitere Haltestellen, die ebenfalls ab 2020 ausgebaut werden sollen, wird Anfang 2017 der Zuwendungsantrag für Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorbereitet. Mit der Planung dieser Haltestellen soll im Sommer 2017 begonnen werden.

Die weitere Realisierung der darüber hinaus noch barrierefrei auszubauenden fünf Haltestellen soll kontinuierlich in der nächste Dekade erfolgen.

Netzentwicklung U-Bahn

Ziel Hamburgs ist es, den ÖPNV künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Die HOCHBAHN wurde hierzu mit der Planung und baulichen Umsetzung der U-Bahn-Maßnahmen beauftragt. Aus einer Ende 2014 abgeschlossenen Konzeptstudie gingen die nachstehenden potenziellen Netzerweiterungsmaßnahmen hervor:

- Neubau einer U1-Haltestelle Oldenfelde
- Verlängerung der U4 zur Horner Geest
- Bau einer neuen Linie U5 von Bramfeld zum Osdorfer Born (in verschiedenen Abschnitten)

Für den Neubau der Haltestelle Oldenfelde auf dem östlichen Ast der U-Bahn Linie U1 zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne hat die HOCHBAHN in den Jahren 2014 und 2015 die Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanungen durchgeführt. Diese Planungen wurden durch Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung begleitet. So wurden Anregungen der Teilnehmer in die Planungen übernommen und in der Genehmigungsplanung berücksichtigt. Die Planungsschritte wurden über eine Zuwendung der Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 0,8 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Im Oktober 2016 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen endete am 2. Dezember 2016. Mit einem Planfeststellungsbeschluss wird im Sommer 2017 gerechnet.

Die Finanzierung der Baumaßnahme wurde durch den Senat am 28. Dezember 2016 beschlossen und in einer Senatsdrucksache veröffentlicht. Anfang 2017 wurde seitens der HOCHBAHN der Zuwendungsantrag über 19,5 Mio. € bei der Freien und Hansestadt Hamburg eingereicht. Die Baukosten sollen ebenfalls aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden.

Für 2017 sind die Ausführungsplanungen und die Ausschreibungen der Gewerke vorgesehen. Geplanter Baubeginn ist Anfang 2018.

Für die Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest sowie für den ersten Bauabschnitt der neuen U-Bahn-Linie U5 hat die HOCHBAHN im Frühjahr 2016 mit der Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanungen begonnen.

Die Arbeiten für den Abschnitt der U4 zur Horner Geest verlaufen planmäßig. Im Dezember 2016 wurde der Vorentwurf seitens des Generalplaners vorgelegt. Ebenfalls im Jahr 2016 wurden die Anwohner in mehreren Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung über die Grunddaten des Projektes informiert. Darüber hinaus erfolgte im November 2016 ein Workshop mit Anwohnern und Betroffenen, in dem u. a. die Lage von Haltestellenausgängen und Aufzügen diskutiert wurde. Für Ende 2017 ist die Fertigstellung der Entwurfsplanung vorgesehen. Ein Baubeginn ist ab Ende 2019 möglich. Die Finanzierung der Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanungen erfolgt über eine Zuwendung der Freien und Hansestadt Hamburg in Höhe von 15 Mio. €.

Für den ersten Bauabschnitt der neuen Linie U5 von Bramfeld zur City Nord wurde durch die Freie und Hansestadt Hamburg eine Zuwendung von 40 Mio. € für die Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung erteilt. Im Jahr 2016 erfolgten die Beauftragung des Generalplaners und der Beginn der Vorentwurfsplanung. Weiterhin wurden auch in diesem Projekt Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung durchgeführt. Sämtliche Arbeiten verlaufen planmäßig. Der derzeitige Terminplan sieht die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ab Herbst 2018 vor. Der Baubeginn ist voraussichtlich ab 2021 möglich.

Für die weiteren Abschnitte der U-Bahn-Linie U5, die eine Streckenführung von der City Nord über die Innenstadt bis zum Siemersplatz vorsehen, haben die Machbarkeitsuntersuchungen im Frühjahr 2016 begonnen. In diesem Zusammenhang sind zunächst in den Abschnitten, für die im Rahmen der Konzeptstudie keine eindeutigen Vorzugsvarianten hergeleitet werden konnten, vertiefende Variantenbetrachtungen hinsichtlich Trassenführungen, Haltestellenlagen und Bauverfahren durchzuführen. Die Machbarkeitsuntersuchungen finanziert die Freie und Hansestadt Hamburg mit 2 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln, die über eine Senats- und Bürgerschaftsdrucksache eingeworben wurden. Der Abschluss der Untersuchungen ist für Herbst 2017 vorgesehen. Im Anschluss daran sollen dann die weiteren Planungsschritte eingeleitet werden.

Weitere Streckenführungen zur Anbindung von Lurup und des Osdorfer Borns sind einer intensiven Variantenuntersuchung unterzogen worden. Im Dezember 2016 ist entschieden worden, eine U-Bahn- und eine S-Bahn-Variante anhand einer Machbarkeitsuntersuchung vertieft zu untersuchen. Hierzu wird seitens der HOCHBAHN ein Zuwendungsantrag bei der Freien und Hansestadt Hamburg eingereicht. Die Untersuchung soll im dritten Quartal 2017 beginnen und voraussichtlich 2019 abgeschlossen werden.

Busoptimierung

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg verfolgt das Ziel, in Hamburg bis zum Ende des Jahrzehnts eines der modernsten Busverkehrssysteme Europas zu entwickeln. Neben dem Vorhabenträger, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, ist die HOCHBAHN als Nutzer der Infrastruktur wesentlich an diesem Projekt beteiligt. Unter dem Begriff „Busoptimierungsprogramm“ sind hier die kurz- und mittelfristig umzusetzenden Aktivitäten an den Fahrwegen und Haltestellen zusammengefasst. Zielsetzungen sind die Sicherstellung einer höheren Leistungsfähigkeit (Kapazität) auf den bereits heute hoch belasteten MetroBus-Linien sowie gleichzeitig die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und der Zuverlässigkeit des Busverkehrs. Weitere Schritte zum Aufbau eines modernen Busverkehrssystems werden Angebotsverbesserungen, eine weitgehende Barrierefreiheit sowie der Einsatz neuer Antriebstechnologien in den Fahrzeugen sein.

Nachdem bereits im Jahr 2014 die Arbeiten an der MetroBus-Linie 5 abgeschlossen werden konnten, stieg dort die Fahrgastnachfrage deutlich an. Aus diesem Grund wurde im Herbst 2016 das Angebot auf der Linie von zwei auf drei Fahrten pro zehn Minuten verdichtet. Zusammen mit der MetroBus-Linie 4 fährt nun im nachfragestärksten Abschnitt zwischen dem Bezirksamt Eimsbüttel und dem Rathausmarkt in den Hauptverkehrszeiten alle zwei Minuten ein Bus. Dieser dichte Takt wurde erst aufgrund der realisierten Beschleunigungsmaßnahmen möglich und hat sich zwischenzeitlich gut etabliert.

Aufgrund der Vielzahl von neu in Betrieb genommenen Lichtsignalanlagen mit Bus-Vorrangschaltungen musste die Feinjustierung der Bus-Bevorrechtigung auf der seit Ende 2015 baulich fertiggestellten MetroBus-Linie 7 in das Frühjahr 2017 verschoben werden. Es ist vorgesehen, auf dieser Linie nach Feinjustierung der Anlagen eine weitere Minute Fahrzeit einzusparen, nachdem bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 eine Reduzierung um drei Minuten je Fahrtrichtung erzielt wurde.

Im Berichtsjahr 2016 konnten zudem weitere wichtige Maßnahmen auf den MetroBus-Linien 6, 20 und 25 abgeschlossen werden, darunter der erste Bauabschnitt der Maßnahme Papenhuder Straße, die Haltestellen AK St. Georg und U Kellinghusenstraße sowie die Knotenpunkte Schulweg/Osterstraße und Tarpenbekstraße/Martinistraße.

Für 2017 liegt der Fokus weiter auf den MetroBus-Linien 6, 20 und 25. Die MetroBus-Linie 6 soll mit Ausnahme der Endhaltestelle U Borgweg baulich fertiggestellt werden. Für den Borgweg ist der Abschluss des laufenden Bürgerbeteiligungsverfahrens in der ersten Jahreshälfte geplant, sodass die Planungen für den Umbau anschließend konkretisiert und weiter vorangetrieben werden können. Eine endgültige Fertigstellung der MetroBus-Linie 6 wird für das Jahr 2018 angestrebt. Auf den MetroBus-Linien 20 und 25 sollen 2017 mehrere größere Baumaßnahmen begonnen werden, u. a. am Alsenplatz, im Überseering und in der Hebebrandstraße. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Haltestellenausbauten und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, wobei oftmals zugleich der gesamte Straßenraum (inklusive Fuß- und Radwege) saniert wird. Zudem ist vorgesehen, das Bürgerbeteiligungsverfahren zum Umbau des Eppendorfer Marktplatzes zu starten. Eine Fertigstellung dieser Linien ist für die Jahre 2018/2019 vorgesehen.

Ferner sollen 2017 die Planungen zum „Ausbauziel B“ des Busoptimierungsprogramms aufgenommen werden. Im Rahmen dieses Ausbauziels sollen auch die MetroBus-Linien 4, 14, 23 und 26 eine durchgängige Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und eine Ertüchtigung der Haltestellen-Infrastruktur erhalten.

Direktvergabe Bus

Die Senatskommission für öffentliche Unternehmen hatte am 19. August 2014 mit einer Drucksache die HOCHBAHN und die VHH aufgefordert, Voraussetzungen für eine Direktvergabe zu schaffen. So sollen die Verkehrsunternehmen u. a. eine unternehmensübergreifende Optimierung des Liniennetzes und der Busumläufe vornehmen sowie Benchmark-Instrumente unter Einbeziehung anderer geeigneter Verkehrsunternehmen

entwickeln. Zur unternehmensübergreifenden Netzoptimierung hat die HOCHBAHN hierzu gemeinsam mit der VHH und mit Unterstützung von Signon (ehemals HamburgConsult) umfangreiche Untersuchungen vorgenommen. Die Umsetzung der Ergebnisse erfolgt stufenweise seit dem Fahrplanwechsel 2016/2017. Die letzte Stufe soll zum Fahrplanwechsel 2018/2019 umgesetzt werden.

Mit den Verkehrsbetrieben aus Berlin (BVG) und Hannover (Üstra) wurden zwei geeignete Benchmark-Partner gefunden. Unter Federführung von PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat die HOCHBAHN gemeinsam mit den beiden Verkehrsbetrieben Benchmark-Instrumente entwickelt und für ausgewählte Funktionsbereiche Vergleichsdaten aus den Jahren 2012 und 2014 gegenübergestellt.

Nachdem die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation für die VHH die geplante Direktvergabe von Verkehrsleistungen bereits Ende 2015 im EU-Amtsblatt bekannt gegeben hatte, erfolgte Ende 2016 per Senatsbeschluss die Direktvergabe an die VHH.

Die Vorabveröffentlichung für die HOCHBAHN ist noch nicht erfolgt, da derzeit noch nicht alle gesetzlichen Auflagen erfüllt sind. Eine Direktvergabe ist nach dem bestehenden Rechtsrahmen nur dann zulässig, wenn das Unternehmen sich nicht selbst oder über Beteiligungen außerhalb des Heimatmarktes engagiert. Somit muss die HOCHBAHN vor der Direktvergabe eine Lösung für die BeNEX GmbH (BeNEX) im Sinne der EU-Verordnung finden. Derzeit ist die HOCHBAHN von der Freien und Hansestadt Hamburg bis Ende 2019 mit den Busleistungen betraut.

Projekt switchh

Am 31. Mai 2013 startete das Projekt switchh in eine zweijährige Pilotphase. Die HOCHBAHN verbindet durch switchh den ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen, z. B. Carsharing-Angeboten, auf einer Mobilitätsplattform sowie an sogenannten switchh Punkten. Ziel von switchh ist es, durch die intelligente Vernetzung aller öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote den Verzicht auf den eigenen Pkw zu fördern, um letztlich zur Verbesserung der Verkehrs- und somit auch der Lebens- und Umweltbedingungen Hamburgs beizutragen.

Mit der erfolgreichen Durchführung eines Teilnahmeverfahrens zur Gewinnung weiterer Kooperationspartner im Sommer 2015 wurde die zweijährige Pilotphase von einer sogenannten Transitionsphase abgelöst. Neben car2go und StadtRAD Hamburg wurden DriveNow und cambio Carsharing-Kooperationspartner von switchh. Am 1. Oktober 2016 wurde das neue switchh Angebot auf den Markt gebracht. Wesentliches Merkmal dieses Angebotes ist zum einen die Öffnung für alle HVV-Nutzer und somit der Wegfall der Beschränkung auf HVV-Abonnenten. Zum anderen erhalten Neukunden einmalige Startvorteile bei allen Kooperationspartnern sowie monatlich jeweils 20 Freiminuten für car2go und DriveNow. Durch die Vergrößerung des Partnernetzwerks haben die Kunden Zugriff auf ein vielfältigeres Fahrzeugangebot, was zu noch mehr Unabhängigkeit vom eigenen Pkw führt.

Hamburg ist auf dem Weg, Modellstadt für umweltfreundliche und intelligente Verkehrskonzepte zu werden. Die HOCHBAHN stellt in diesem Kontext mit switchh das Management und die (digitale) Infrastruktur für einen anbieterübergreifenden Mobilitätsservice in Hamburg zur Verfügung, der die Potenziale eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden, öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes im gesamtstädtischen Interesse bestmöglich hebt. Dies gilt sowohl in verkehrs-, als auch stadtentwicklungs- und umweltpolitischer Hinsicht. Die bestehende switchh Plattform wird dafür in den Jahren 2017/2018 zu einer hochintegrierten Lösung weiterentwickelt, die die bestehenden Serviceleistungen jedes einzelnen Anbieters durch einen umfassenden Gesamtservice ersetzt, um damit den Stadtbewohnern eine gleichwertige Alternative zum privaten Pkw zu bieten.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2016 wurde die Zahl der switchh Punkte von neun auf zwölf Standorte erhöht: Auf die schon vorhandenen Standorte folgten drei weitere switchh Punkte an den Haltestellen U Hamburger Straße, U/S Hauptbahnhof sowie S Dammtor. Im Geschäftsjahr 2017 ist die Fertigstellung von drei weiteren switchh Punkten – u. a. an der Haltestelle U/S Barmbek – beabsichtigt.

Elektrifizierung des Bussystems

Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, ab 2020 ausschließlich emissionsfreie Busse zu beschaffen. Die Verkehrsunternehmen sind daher aufgerufen, sämtliche Vorkehrungen zu treffen, um dieses Ziel auch sicher zu erreichen. Die HOCHBAHN ist aus diesem Anlass bereits intensiv mit dieser Aufgabenstellung befasst.

Die HOCHBAHN und die VHH haben hierzu gemeinsam mit der Stromnetz Hamburg GmbH und der Helmut-Schmidt-Universität eine Studie zu den Anforderungen an das Stromnetz durch Elektromobilität, insbesondere Elektrobusse, in Hamburg erstellt. Gegenstand waren die Fragen, ob das vorhandene Stromnetz ausreichend Energie für die mittelfristig wachsende Zahl von Elektrobusen bereitstellen kann und welche Umsetzungszeiträume sowie weitere Rahmenbedingungen dabei zu berücksichtigen sind.

Ein weiteres Vorhaben hatte die Ermittlung und die Bewertung der Einsatzpotenziale sowie die Ausgestaltung von Einsatzszenarien für Elektrobusse mit dezentraler Ladeinfrastruktur in Hamburg zum Inhalt. Es zeigte sich, dass ein großer Teil der untersuchten Buslinien ausreichend elektrisch versorgt werden kann, ohne dass eine Anpassung der Umlaufpläne notwendig ist. Dem gegenüber steht das Erfordernis, entsprechende Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum herzustellen, verbunden mit den dafür benötigten Flächen und der Bereitstellung der erforderlichen Stromversorgung. Auf betriebliche Anpassungen, die zu Mehraufwand und geringerer Produktivität führen würden, könnte demnach weitgehend verzichtet werden.

Zudem arbeitet die HOCHBAHN eng mit verschiedenen Herstellern innovativer Busse zusammen, um zu bewerten, welche Bussysteme für welche Leistung am besten geeignet sind. Weitere Ziele sind einerseits, die wesentlichen Anforderungen der Betreiber an die Hersteller zu kommunizieren und andererseits die Entwicklungsschritte der Industrie zu verfolgen.

Parallel wurde zwischen Hamburg und Berlin sowie deren Verkehrsbetrieben HOCHBAHN und BVG ein Letter of Intent zu einer gemeinsamen Beschaffungsinitiative unterzeichnet.

Auf Basis der bisher gewonnenen Erkenntnisse aus den oben genannten Arbeitspaketen werden in den kommenden Monaten technisch denkbare Konzepte vertieft untersucht und bewertet.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2016 einen Jahresfehlbetrag von 50,9 Mio. € und einen damit verbundenen Kostendeckungsgrad von 91,6% erreicht.

Geplant war für das Jahr 2016 ein Fehlbetrag in Höhe von 65,0 Mio. €. Die Verringerung des Fehlbetrages ist vor allem auf die deutlich über dem Plan liegenden HVV-Pool-Einnahmen für das Jahr 2016 und die endgültige Einnahmenezuscheidung für das Jahr 2015 zurückzuführen. Hieraus konnten zusätzliche Aufwendungen aufgrund der Bildung von Rückstellungen und der BilRUG-Umstellung kompensiert werden.

Für 2017 ist ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 52,0 Mio. € geplant. Geprägt wird das Geschäftsjahr einerseits durch die positiven Aussichten auf der Erlösseite infolge einer geplanten Fahrgastzahlensteigerung sowie einer Tarifierhöhung um 1,4%. Zusätzliche Kosten entstehen im Jahr 2017 andererseits aufgrund von Leistungsausweitungen u. a. durch einen erhöhten Aufwand für zusätzliches Fahrpersonal.

3.2 Risiko- und Chancenbericht

Risiko- und Chancenmanagement

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

Um ein zielgerichtetes RCM zu ermöglichen, werden wesentliche Grundlagen von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit angewandt. Diese Vorgaben sind im RCM-Handbuch beschrieben und werden regelmäßig auf ihre Relevanz und Aktualität überprüft. 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) bzw. positiven (Chancen) Prognose bzw. Zielabweichung führen können.“

Risiken beinhalten demnach den Eintritt eines Schadens bzw. Nachteils sowie dessen negative Abweichung vom genehmigten Budget. Chancen hingegen können zu einem Zugewinn bzw. Vorteil und damit zu einer positiven Abweichung vom genehmigten Budget führen.

Für die Behandlung von Risiken und Chancen im Rahmen der RCM-Inventuren werden weitgehend dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Die im Gesamtbericht erfassten Risiken werden kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeit klassifiziert. Im Hinblick auf einen möglichen kurz- oder mittelfristigen Eintritt eines Ereignisses bestehen jedoch differenzierte Regelungen.

Risiken

Im Folgenden werden die wesentlichen Risiken für die HOCHBAHN herausgestellt. Zudem wird die Gesamtrisikoposition erläutert und beurteilt:

Einschränkungen von öffentlichen Fördermitteln und Zuschüssen

Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern sichern den langfristigen Erhalt des Regionalisierungsgesetzes sowie des GVFG-Bundesprogramms. Die Gesetzesnovelle zu den Regionalisierungsmitteln mit einem Volumen von 8 Mrd. € ab 2016 mit einer jährlichen Dynamisierung von 1,8 % hat eine Laufzeit bis 2030. Die GVFG-Mittel in Höhe von 332,56 Mio. € p. a. werden für weitere 15 Jahre bis ebenfalls 2030 fortgeführt.

Für die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz haben sich Bund und Länder verständigt, diese ab 2020 pauschal über die Umsatzsteuer an die Länder zu zahlen. Hier sind nun die Länder gefordert, durch entsprechende Gesetzgebung sicherzustellen, dass diese Mittel auch für kommunale Verkehrsprojekte verwendet werden.

Die Zuschüsse aus Landesmitteln der Freien und Hansestadt Hamburg waren zuletzt großen Schwankungen unterworfen. Künftig wird die Höhe dieser Zuschüsse maßgeblich vom weiteren barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestellen sowie der U-Bahn-Netzerweiterung bestimmt. Nennenswerte Zuschüsse zum betriebsfähigen Erhalt des Bestandsnetzes wird es nicht geben.

Rückläufige Zuschüsse aufgrund haushaltsbedingter Einschränkungen werden dazu führen, dass notwendige Maßnahmen zum betriebsfähigen Erhalt der U-Bahn-Infrastruktur ausschließlich durch die HOCHBAHN zu finanzieren sind. Eine höhere Verschuldung sowie ein daraus resultierender ansteigender Kapitaldienst werden mittelfristig die Ergebnisse belasten.

Kostenstrukturanpassungen – Busverkehre

Ein vergleichsweise hoher und stetig steigender Anteil an Fahrzeugen der HOCHBAHN mit alternativen Antrieben sowie das vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg vorgegebene Ziel, ab dem Jahr 2020 nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen, führen im Vergleich zu Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben zu höheren Aufwendungen für deren Wartung und Instandhaltung. Vor diesem Hintergrund kann die Einhaltung eines wettbewerblichen Kostenniveaus gegebenenfalls über Kostenstrukturanpassungen und Einsparungen kurzfristig nicht sichergestellt werden.

Unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs

In der Vergangenheit stellten die durch den Aufgabenträger vorgenommenen Anpassungen der Tarifstruktur ein Risiko dar, weil die Gefahr bestand, dass reale Kostenzuwächse der HOCHBAHN nicht durch den neuen Tarif ausgeglichen wurden. Aufgrund einer Vereinbarung zwischen den Verkehrsunternehmen im Verbund einerseits sowie dem Aufgabenträger andererseits, orientieren sich die Fortschreibungen der Tarife mittlerweile an der tatsächlichen Entwicklung der Kosten. Eine unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs würde zu einem Anstieg des Defizits bei der HOCHBAHN führen.

Werthaltigkeit der Finanzanlage BeNEX

In der Beteiligungsgesellschaft BeNEX hat die HOCHBAHN ihre Aktivitäten außerhalb Hamburgs im SPNV eingebracht. Der Wert dieser Finanzanlage wird regelmäßig im Zuge der jährlichen Abschlussarbeiten bei der HOCHBAHN untersucht. Nicht ausreichende bzw. ausbleibende Gewinnausschüttungen können zu Wertberichtigungen auf diesen Wert führen. Auf Basis aktueller Planungen ist eine Reduzierung bzw. ein Ausfall von Beteiligungserträgen nicht erkennbar.

Unterschiedliche Auffassungen der Gesellschafter zur Finanzierungsverantwortung der BeNEX-Tochtergesellschaft agilisE haben zu einer gerichtlichen Überprüfung des Sachverhaltes geführt. In der ersten Instanz wurde 2016 ein Urteil zu Ungunsten der HOCHBAHN gefällt. Die HOCHBAHN hat Berufung gegen dieses Urteil eingelegt. Weitere Korrekturen auf den aktuellen Wert der BeNEX können in Verbindung mit neuen Sachverhalten nicht ausgeschlossen werden.

Ausschreibungen von Bus-Verkehrsleistungen

Die Grundlage der Erbringung der Busverkehre durch die HOCHBAHN ist die Betrauung bis einschließlich 2019. Mit der Beendigung der Betrauung besteht das Risiko der wettbewerblichen Vergabe durch den Aufgabenträger. Um diesem zu entgehen, strebt die HOCHBAHN eine Direktvergabe durch die Freie und Hansestadt Hamburg an. Zur Schaffung der Voraussetzungen für eine Direktvergabe wurden Untersuchungen in verschiedenen Arbeitsgruppen mit dem Ziel durchgeführt, weitere Optimierungspotenziale zu erschließen sowie eine Lösung für die Beteiligung an der BeNEX im Sinne der EU-Verordnung herbeizuführen.

Personalrisiken

Der demografische Wandel sowie ein sich verengender Arbeitsmarkt erfordern ein Umdenken im Personalmanagement sowie zunehmende Anstrengungen in der Rekrutierung von Fachpersonal. Hierzu zählen zielgruppenspezifische Ansprachen und Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Arbeitgeberattraktivität der HOCHBAHN, welche die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Freizeit stärken. Hierzu erfolgt auch eine intensivere Kooperation mit Schulen und Hochschulen sowie die Entwicklung und Umsetzung gezielter Personalentwicklungsprogramme.

Der Anstieg der Fehlzeitenquote führt zu einem Anstieg der Personalaufwendungen. Das zunehmende Durchschnittsalter der Beschäftigten der HOCHBAHN, die Anhebung der Regelaltersgrenze sowie der Wegfall von Frühverrentungsprogrammen können zu einem weiteren Anstieg der Fehlzeitenquote führen. Mithilfe eines unternehmensweiten Programms zum aktiven Gesundheitsmanagement wird dieser Entwicklung teilweise entgegengewirkt.

Eigenkapitalausstattung

Erhebliche Investitionen in die Infrastruktur der U-Bahn und in neue Leistungsangebote einerseits sowie rückläufige Zuschüsse andererseits führen mittelfristig zu einem Anstieg der Verschuldung der HOCHBAHN und zu einer Reduzierung der Eigenkapitalquote. Infolge dieser Entwicklungen ist von einem Anstieg des Kapitaldienstes auszugehen. Kurzfristig sind die Auswirkungen dieser Entwicklung beherrschbar.

Zusammenfassende Risikoposition

In der Berichtsperiode wurden zwei RCM-Inventuren im HOCHBAHN-Konzern durchgeführt. Zum Jahresende 2016 wurden 84 Risiken bei der HOCHBAHN identifiziert. Hiervon entfielen 26 auf die Kategorie Kontrahenten, elf auf Markt, 17 auf Allgemeine Rahmenbedingungen, 24 auf Technik und Organisation sowie sechs auf Konzern. Bei Konzernrisiken handelt es sich um Risiken, die der HOCHBAHN aus dem Verhältnis zu ihren Beteiligungen erwachsen können.

Die mittelfristige Gesamtrisikoposition der HOCHBAHN wird im Wesentlichen durch Unsicherheiten bei der Entwicklung von Förderprogrammen des Bundes und des Landes sowie durch verschiedene technische und organisatorische Risiken bestimmt. Die Gesamtrisikoposition hat sich im Vergleich zum Vorjahr durch die Hinzufügung neuer strategischer Risiken geringfügig erhöht.

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

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind ein Auszug aus der Inventur zum 31. Dezember 2016.

Chancen

Im Folgenden werden die wesentlichen Chancen für die HOCHBAHN erläutert:

Strategische Chancen

Die digitale Informationserfassung, -verarbeitung, -analyse und -verbreitung stellt für viele Unternehmen eine der zentralen zukünftigen Herausforderungen dar. Für die HOCHBAHN bietet die Digitalisierung vor allem die Chancen, neue Kunden zu gewinnen und bestehende durch attraktive Angebote zu halten. Mit digitalen Lösungen im Bereich Fahrgastinformation, smarterer Datennutzung und Entwicklung innovativer Angebote können mittelfristig die Wünsche und Anforderungen der Kunden genauer ermittelt und bedarfsgerechte Leistungen angeboten werden. Zudem wird der Zugang zu den Verkehrsdienstleistungen der HOCHBAHN durch den Einsatz von elektronischen Medien künftig erleichtert, womit weiteres Nutzerpotenzial erschlossen wird.

Längerfristig werden vollautonom fahrende Pkw nicht nur den motorisierten Individualverkehr, sondern auch den ÖPNV revolutionieren. Es ist zu erwarten, dass das autonome Fahren den Wandel der Mobilitätskultur und im Ergebnis die Ausbreitung von Sharing-Modellen verstärkt. Vor diesem Hintergrund bietet sich der HOCHBAHN die Möglichkeit, in neue Geschäftsfelder vorzudringen und sich somit entsprechend der strategischen Mission der HOCHBAHN zu dem „Organisator der nachhaltigen Mobilität in der Smart City Hamburg“ weiterzuentwickeln.

Drohende Klagen wegen Nichteinhaltung der Luftreinhaltewerte verstärken den Druck auch auf die Stadt Hamburg, die umwelt- und klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors zu verringern. Schon heute erbringen die Verkehrsdienstleistungen der HOCHBAHN einen erheblichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz in Hamburg. Wenn Fahrgäste vom eigenen Pkw auf Busse, Bahnen und Carsharing-Angebote umsteigen, nutzt das nicht nur der Umwelt und dem Klima, sondern steigert durch freiwerdende Flächen auch die Lebensqualität der Hamburgerinnen und Hamburger.

Über diesen Beitrag hinaus arbeitet die HOCHBAHN proaktiv an der Umsetzung der politischen Verpflichtung der Freien und Hansestadt Hamburg, ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse anzuschaffen. Mit der von der HOCHBAHN und der VHH initiierten gemeinsamen Beschaffungsiniziative mit Verkehrsunternehmen in Berlin, München, Stuttgart, Köln, Düsseldorf und Darmstadt geht die deutsche ÖPNV-Branche neue Wege. Vor dem Hintergrund des gestiegenen Problembewusstseins in Bezug auf Nachhaltigkeit im Verkehrssektor bietet sich der HOCHBAHN die Möglichkeit, sich noch stärker als „Problemlöser“ zu positionieren und somit gut für die Verteilung immer knapperer öffentlicher Ressourcen aufgestellt zu sein.

Marktchancen

Die durch kontinuierlich steigende Einwohnerzahlen allgemein positive Marktentwicklung in Hamburg begründet die vorteilhaften Rahmenbedingungen für die Angebots- und Leistungsausweitungen der HOCHBAHN-Verkehrsdienstleistungen.

Das auch auf der zukünftig erwarteten Bevölkerungszunahme basierende Senatsziel, den Wohnungsneubau in Hamburg zu fördern, bietet der HOCHBAHN durch die Anbindung dieser neuen Wohn- und Gewerbequartiere an den ÖPNV die Möglichkeit, neue Fahrgäste zu gewinnen. Durch die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken sowie die in der Prüfung befindlichen diversen Ausbauprojekte des U-Bahn-Netzes werden bereits bestehende einwohnerstarke Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial von kürzeren Reisezeiten in die Innenstadt profitieren.

Zudem beansprucht die wachsende Metropole den begrenzten Straßenraum immer stärker. Die daraus resultierende Belastung durch Staus und Parkraumknappheit wirkt sich negativ auf die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs aus. Mit einem attraktiven Angebot bietet sich für die HOCHBAHN die Chance, von der erhöhten Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten zu profitieren.

Hamburg, den 30. März 2017

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Henrik Falk



Helmut König



Jens-Günter Lang

Jahres- abschluss

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	25
BILANZ	26
ANLAGENSPIEGEL	28
ANHANG	30
Bilanzerläuterungen	32
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	35
Sonstige Angaben	38
Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2016	43

Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

(€)	Anhang	2016	2015
1. Umsatzerlöse	(7)	508.570.686,31	435.378.597,85
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		16.947.560,58	16.769.380,42
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	15.391.612,52	54.075.330,54
4. Gesamtleistung		540.909.859,41	506.223.308,81
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-51.115.301,93	-52.997.792,14
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-163.323.543,76	-160.966.353,54
		-214.438.845,69	-213.964.145,68
6. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		-196.112.838,51	-185.008.279,25
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-43.525.277,90	-37.349.334,72
		-239.638.116,41	-222.357.613,97
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-67.227.582,56	-65.071.072,58
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-58.778.998,90	-37.806.017,55
9. Beteiligungsergebnis	(12)	12.158.974,05	-341.418,24
10. Zinsergebnis	(13)	-23.498.017,01	-26.501.611,20
11. Ergebnis nach Steuern		-50.512.727,11	-59.818.570,41
12. Sonstige Steuern		-388.670,71	-398.803,73
13. Erträge aus Verlustübernahme		50.901.397,82	60.217.374,14
14. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00	0,00

Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2016

AKTIVA (€)	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		870.078,00	1.161.886,00
2. Geleistete Anzahlungen		464.253,24	0,00
		1.334.331,24	1.161.886,00
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken		108.887.400,35	107.655.078,35
2. Technische Anlagen und Maschinen		549.009.671,23	484.683.988,23
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		12.702.658,98	14.764.784,98
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		127.212.352,60	82.037.583,82
		797.812.083,16	689.141.435,38
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		129.094.473,00	122.686.473,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		1.237.525,49	1.408.430,37
3. Beteiligungen		401.990,25	825.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		8.691.147,54	9.170.232,16
5. Sonstige Ausleihungen		7.803.000,00	7.803.000,00
		147.228.136,28	141.894.125,78
		946.374.550,68	832.197.447,16
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		19.850.538,68	17.570.874,51
2. Waren		5.914,36	0,00
		19.856.453,04	17.570.874,51
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		11.408.694,00	8.298.446,49
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		9.669.176,22	10.381.117,78
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.830.558,78	1.818.930,17
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		39.734.034,53	35.924.186,07
5. Sonstige Vermögensgegenstände		3.933.179,82	2.327.512,24
		66.575.643,35	58.750.192,75
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		4.979.187,62	6.230.469,47
		91.411.284,01	82.551.536,73
C. Rechnungsabgrenzungsposten		545.558,12	690.901,44
		1.038.331.392,81	915.439.885,33

PASSIVA (€)	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
A. Eigenkapital	(3+4)		
I. Gezeichnetes Kapital		88.938.200,00	88.938.200,00
II. Kapitalrücklage		48.050.144,94	48.050.144,94
III. Gewinnrücklagen			
1. Gesetzliche Rücklage		4.124.005,57	4.124.005,57
2. Andere Gewinnrücklagen		1.321.876,04	1.321.876,04
		5.445.881,61	5.445.881,61
		142.434.226,55	142.434.226,55
B. Rückstellungen	(5)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		65.772.333,00	54.259.740,00
2. Sonstige Rückstellungen		161.403.980,92	154.609.975,21
		227.176.313,92	208.869.715,21
C. Verbindlichkeiten	(6)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		548.110.731,52	457.499.518,58
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		39.264.511,96	31.741.447,48
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		45.267.653,19	37.824.342,24
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.211.853,89	1.445.140,46
5. Sonstige Verbindlichkeiten		34.139.144,80	34.697.898,51
		667.993.895,36	563.208.347,27
D. Rechnungsabgrenzungsposten		726.956,98	927.596,30
		1.038.331.392,81	915.439.885,33

Anlagenpiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT 2016

(T€)	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	Stand 01.01.2016	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34.146	330	467	39
2. Geleistete Anzahlungen	0	464	0	0
Immaterielle Vermögensgegenstände	34.146	794	467	39
II. Sachanlagen				
1.a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	81.245	1.187	9	7
1.b) Bauten auf fremden Grundstücken				
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	175.485	4.215	6	1.189
bb) Übrige Bauten	81.554	1.014	0	252
	338.284	6.416	15	1.448
2. Technische Anlagen und Maschinen				
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	400.755	12.985	2.630	2.930
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	732.935	71.461	13.805	24.318
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	77.795	3.198	449	2.966
	1.211.485	87.644	16.884	30.214
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	97.399	3.228	2.718	917
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	82.038	79.523	1.731	-32.618
Sachanlagen	1.729.206	176.811	21.348	-39
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	138.686	6.408	0	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.408	41	211	0
3. Beteiligungen	2.991	468	0	0
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	9.170	0	479	0
5. Sonstige Ausleihungen	7.803	0	0	0
Finanzanlagen	160.058	6.917	690	0
	1.923.410	184.522	22.505	0

	Abschreibungen					Restbuchwerte		
	Stand 31.12.2016	Stand 01.01.2016	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2016	Stand Vorjahr
	34.048	32.984	661	467	0	33.178	870	1.162
	464	0	0	0	0	0	464	0
	34.512	32.984	661	467	0	33.178	1.334	1.162
	82.430	27.922	1.971	9	0	29.884	52.546	53.323
	180.883	145.485	2.435	6	0	147.914	32.969	29.999
	82.820	57.222	2.226	0	0	59.448	23.372	24.333
	346.133	230.629	6.632	15	0	237.246	108.887	107.655
	414.040	281.278	12.206	2.625	0	290.859	123.181	119.477
	814.909	393.513	36.496	12.803	0	417.206	397.703	339.422
	83.510	52.010	3.822	448	0	55.384	28.126	25.784
	1.312.459	726.801	52.524	15.876	0	763.449	549.010	484.683
	98.826	82.634	6.191	2.702	0	86.123	12.703	14.765
	127.212	0	1.220	1.220	0	0	127.212	82.038
	1.884.630	1.040.064	66.567	19.813	0	1.086.818	797.812	689.141
	145.094	16.000	0	0	0	16.000	129.094	122.686
	1.238	0	0	0	0	0	1.238	1.408
	3.459	2.165	892	0	0	3.057	402	826
	8.691	0	0	0	0	0	8.691	9.171
	7.803	0	0	0	0	0	7.803	7.803
	166.285	18.165	892	0	0	19.057	147.228	141.894
	2.085.427	1.091.213	68.120	20.280	0	1.139.053	946.374	832.197

Anhang für das Geschäftsjahr 2016

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT

Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2016 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten.

Im Geschäftsjahr wurden die durch das Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) geänderten Vorschriften des HGB erstmals angewandt. Die Änderungen betreffen insbesondere die Anwendung des geänderten Gliederungsschemas für die Gewinn- und Verlustrechnung sowie Umgliederungen vom Posten „Sonstige betriebliche Erträge“ in die Umsatzerlöse. Im Zusammenhang mit dem Wegfall der „Außerordentlichen Aufwendungen“ und der hieraus resultierenden Umgliederung in die „Sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ wurden die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst. Eine Anpassung der Umsatzerlöse des Vorjahres wurde nicht vorgenommen. Im Übrigen entsprechen Darstellung und Gliederung des Jahresabschlusses den Vorjahresgrundsätzen.

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 Anlagenspiegel 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.

Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft ist nicht verpflichtet, gemäß §291 HGB einen eigenen Konzernabschluss und -lagebericht aufzustellen. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, aufgestellt und veröffentlicht.

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Die Vermögensgegenstände und Schulden wurden nach den gleichen Methoden wie im Vorjahr bewertet, mit Ausnahme der vorgenommenen Bewertungsänderungen bei den Pensionsrückstellungen.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um die Zuschüsse der öffentlichen Hand und Abschreibungen, bewertet.

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, wurde – mit Ausnahme von U-Bahn-Fahrzeugen und Omnibussen – grundsätzlich 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, unter Berücksichtigung der jeweiligen wirtschaftlichen Nutzungsdauer, angewandt. Im Testbetrieb befindliche Plug-In- und Batteriebusse werden über eine verkürzte Nutzungsdauer von 5 Jahren abgeschrieben, da es sich bei diesen Fahrzeugen um Prototypen handelt.

Die ab 1. Januar 2008 angeschafften Vermögensgegenstände werden ausschließlich linear abgeschrieben. Vor dem 1. Januar 2008 angeschaffte Vermögensgegenstände werden, mit Ausnahme der immateriellen Vermögensgegenstände, der Gebäude, der Fernsehanlagen, 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 150 €, die selbständig nutzbar sind, werden in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt.

Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen 150 € und 1.000 €, die selbständig nutzbar sind, ist ein Sammelposten gebildet worden, der über fünf Jahre linear gewinnmindernd aufgelöst wird.

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

Unverzinsliche und niedrig verzinsliche Ausleihungen sind fristadäquat abgezinst worden.

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

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden zum Nominalwert bewertet. Risiken wird 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 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Es wurde nicht von dem Vereinfachungswahlrecht gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 und 3 HGB Gebrauch gemacht, sondern der Rechnungszinssatz entsprechend der mittleren Duration des Bestandes, der einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 12 Jahren entspricht, in Ansatz gebracht. Der Zinssatz beträgt zum 31. Dezember 2016 3,83 % p. a. (Vorjahr 3,59 % p. a.). 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.) 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 zwischen 1,59 % p. a. (Vorjahr 2,16 % p. a.) und 3,24 % p. a. (Vorjahr 3,89 % 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.

Bilanzerläuterungen

(1) Anlagevermögen

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

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

(T€)	2016	2015
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.409	8.298
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9.669	10.381
davon aus Lieferungen und Leistungen/Verbindlichkeiten	(-45)	(-988)
davon aus sonstigen Forderungen	(9.714)	(11.369)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.831	1.819
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.831)	(1.819)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	39.734	35.924
davon aus Lieferungen und Leistungen	(29.327)	(30.702)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(10.407)	(5.222)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	3.933	2.328
Summe	66.576	58.750

Sämtliche Forderungen sind vollständig innerhalb eines Jahres fällig.

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2016 88.938.200,00 € und teilt sich wie folgt auf:

Aktienart	Aktienanzahl (Stück)	Anzahl Stimmen	Fiktiver Nennwert (T€)
Inhaberaktien			
A-Stückaktien	720.172	720.172	37.449
Namensaktien			
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
	1.710.350	1.710.350	88.938

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.

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre (in Vorjahren: sieben Jahre) ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 4.498 T€. Dieser ist nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB ausschüttungsgesperrt.

(4) Eigenkapitalpiegel

(T€)	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Eigenkapital
Stand zum 1.1.2016/Stand zum 31.12.2016	88.938	48.050	5.446	142.434

Die gesetzliche Rücklage beträgt 4.124 T€, die anderen Gewinnrücklagen 1.322 T€.

(5) Rückstellungen

(T€)	2016	2015
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	65.772	54.260
Sonstige Rückstellungen	161.404	154.610
	227.176	208.870

In Vorjahren bestanden nicht in der Bilanz ausgewiesene Pensionsverpflichtungen aus der im Jahr 2010 erfolgten Umstellung auf das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG). In Anwendung des Übergangswahlrechts nach Art. 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB sollte der ursprüngliche Unterschiedsbetrag über eine Laufzeit von 15 Jahren verteilt werden. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 wurde der verbliebene Unterschiedsbetrag in Höhe von 7.458 T€ der Pensionsrückstellung zugeführt.

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. In Anwendung des Übergangswahlrechts nach Art. 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB sollte der ursprüngliche Unterschiedsbetrag über eine Laufzeit von 15 Jahren verteilt werden. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 wurde der verbliebene Unterschiedsbetrag in Höhe von 625 T€ der Freifahrrückstellung zugeführt. 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 25.581 T€ sowie für Anwartschaften von 9.091 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von 89 Mio. € und einer Rückstellung zur Deckung des zukünftigen Finanzbedarfs der agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG von 16 Mio. € enthalten die sonstigen Rückstellungen u. a. Verpflichtungen für Vergütungsnachzahlungen an Mitarbeiter, künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen gemäß § 249 Abs.1 Nr. 1 HGB, Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen Auflagen, Prozessrisiken und für ausstehende Rechnungen sowie Rückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB a.F., die nach Artikel 67 Abs. 3 EGHGB beibehalten wurden.

(6) Verbindlichkeiten

(T€)	insgesamt	davon Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	548.111 ¹	47.244	223.790	277.077
<i>Im Vorjahr</i>	<i>457.500¹</i>	<i>41.003</i>	<i>192.874</i>	<i>223.623</i>
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	39.264	39.264	0	0
<i>Im Vorjahr</i>	<i>31.741</i>	<i>31.741</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	45.268	45.268	0	0
<i>Im Vorjahr</i>	<i>37.824</i>	<i>37.824</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Lieferungen und Leistungen	(56.222)	(56.222)	-	-
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(164)</i>	<i>(164)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(-10.954)	(-10.954)	-	-
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(37.660)</i>	<i>(37.660)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.212	1.212	0	0
<i>Im Vorjahr</i>	<i>1.445</i>	<i>1.445</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.212)	(1.212)	-	-
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(1.445)</i>	<i>(1.445)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
5. Sonstige Verbindlichkeiten	34.139	34.139	0	0
<i>Im Vorjahr</i>	<i>34.698</i>	<i>34.698</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Steuern	(3.111)	(3.111)	-	-
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(2.747)</i>	<i>(2.747)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.263)	(1.263)	-	-
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(1.250)</i>	<i>(1.250)</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Summe	667.994	167.127	223.790	277.077
<i>Im Vorjahr</i>	<i>563.208</i>	<i>146.711</i>	<i>192.874</i>	<i>223.623</i>

¹ Die Verbindlichkeiten gegenüber inländischen Kreditinstituten sind durch Negativklauseln besichert.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Darstellung und Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurden im Geschäftsjahr an die durch das BilRUG geänderten Vorschriften des HGB angepasst. Infolge der geänderten Gliederungsvorschriften des § 275 HGB sind die im Vorjahr noch ausgewiesenen Posten „Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit“ (-58.920 T€) sowie „Außerordentliche Aufwendungen“ (-898 T€) entfallen. Neu eingefügt wurde im Berichtsjahr der Posten „Ergebnis nach Steuern“.

Infolge der Neudefinition der Umsatzerlöse in § 277 Abs. 1 HGB durch das BilRUG werden bislang unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesene Erträge im Berichtsjahr in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden nicht angepasst. Die Umsatzerlöse des Vorjahres, die sich aus einer Anwendung des § 277 Abs. 1 HGB n.F. ergeben hätten, betragen 475.889 T€.

Durch Streichung der außerordentlichen Posten im Gliederungsschema der Gewinn- und Verlustrechnung nach BilRUG wurden im Berichtsjahr außerordentliche Aufwendungen jeweils den originären Aufwandsarten zugeordnet. Für das Vorjahr wurden außerordentliche Aufwendungen entsprechend angepasst und in die „Sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ (898 T€) umgegliedert.

Die Zuführung von nicht in der Bilanz ausgewiesenen Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (Übergangswahlrecht nach Art. 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB aus der im Jahr 2010 erfolgten Umstellung auf das BilMoG) in Höhe von 3.585 T€ erfolgte im Berichtsjahr abweichend zum Vorjahr (außerordentliche Aufwendungen) über den Posten „Sonstige betriebliche Aufwendungen“.

(7) Umsatzerlöse

(T€)	2016	2015
Personennahverkehr ¹	430.650	394.161
Vermietung und Verpachtung	43.101	38.163
Sonstiges	34.820	3.055
	508.571	435.379
davon aperiodisch ²	(9.728)	(-3.137)

¹ 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 2016 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.

² In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV (9.110 T€; i. Vj. -2.858 T€) enthalten.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

(T€)	2016	2015
Sonstige betriebliche Erträge	15.392	54.075
davon aperiodisch (im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Schaden- und Kostenerstattungen für frühere Jahre)	(4.099)	(6.026)

(9) Personalaufwand

(T€)	2016	2015
Löhne und Gehälter	196.113	185.008
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	43.525	37.350
	239.638	222.358
davon für Altersversorgung	(6.309)	(2.148)
davon aperiodisch	(237)	(-1.527)

(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr wurden Abschreibungen in Höhe von 67.228 T€ (Vorjahr 65.071 T€) vorgenommen. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB in Höhe von 1.220 T€ (Vorjahr 167 T€).

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 58.779 T€ (Vorjahr 37.806 T€). Sie enthalten aperiodische Aufwendungen von 1.649 T€. Diese beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen aus Verlusten aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens in Höhe von 1.308 T€. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten weiterhin außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von 16 Mio. € aus der Bildung einer Rückstellung zur Deckung des zukünftigen Finanzbedarfs der agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG. Ferner sind die vollständigen Unterschiedsbeträge der Pensionen und Freifahrtberechtigungen (8.083 T€) unter Abzug des Zinseffektes der Pensionen aus der Umstellung des Zinssatzes von sieben auf 10 Jahre (4.498 T€) in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 3.585 T€ enthalten.

(12) Beteiligungsergebnis

(T€)	2016	2015
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	7.553	7.225
Erträge aus Beteiligungen	5.498	5.714
davon aus verbundenen Unternehmen	(5.381)	(5.590)
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-892	-13.280
	12.159	-341

(13) Zinsergebnis

(T€)	2016	2015
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1.754	100
davon aus verbundenen Unternehmen	(1.734)	(86)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	395	565
davon aus verbundenen Unternehmen	(70)	(146)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(318)	(384)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-25.647	-27.166
davon an verbundene Unternehmen	(-121)	(-127)
davon aus Aufzinsungen	(-5.248)	(-6.486)
	-23.498	-26.501

Die Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens enthalten aperiodische Aufwendungen von 828 T€ aus der Verzinsung des von der BeNEX ausgegebenen Genussrechtskapitals für 2015.

Sonstige Angaben

(14) Abschlussprüferhonorare

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare (T€)	2016	2015
Abschlussprüfungsleistungen	81	89
Andere Bestätigungsleistungen	1	2
Sonstige Leistungen	52	9
Steuerberatungsleistungen	0	0
	134	100

Von den in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für Abschlussprüfungsleistungen und andere Bestätigungsleistungen wurden im Geschäftsjahr 14 T€ aufgelöst.

(15) Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

Cross-Border-Lease-Verträge

Allgemeines, Art und Zweck

Es besteht ein Finanzierungs-Leasingvertrag für U-Bahn-Fahrzeuge, welcher zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurde. Aus dem Finanzierungs-Leasingvertrag ergibt sich gegenüber ausländischen Leasinggebern eine Haftung in Höhe von 31.483 T€, für die in gleicher Höhe Rückgriffsforderungen gegenüber einem inländischen Kreditinstitut bestehen. Die Verbindlichkeiten werden durch die Sicherungsübereignung von U-Bahn-Fahrzeugen besichert. Aus einer Cross-Border-Leasingtransaktion über Fahrgastschiffe bestehen Verpflichtungen aus Kaufpreiszahlungen in NZD der HOCHBAHN gegenüber ATG/HADAG AG, die mit Forderungen an ATG/HADAG AG in gleicher Höhe aus Mietzahlungen in NZD rätierlich deckungsgleich verrechnet werden.

Vorteile, Risiken und finanzielle Auswirkungen

Aus den Cross-Border-Lease-Transaktionen konnte die HOCHBAHN Barwertvorteile erzielen. Die zum 31. Dezember 2016 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen 695 T€. Es ergeben sich für die HOCHBAHN keine wesentlichen zukünftigen Risiken.

Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurden zwei Darlehen in NZD (70.733 T€) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrag- und fristenkonkret 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 -7.318 T€. Bei den nach §254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch, so dass sich hieraus keine Risiken für die HOCHBAHN ergeben.

(16) Haftungsverhältnisse

Verbindlichkeiten aus Bürgschaften 4.283 T€.

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

(17) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 392.531 T€. Hierin sind 195 T€ gegenüber verbundenen und 251 T€ gegenüber assoziierten Unternehmen enthalten.

(18) Angaben zu den Arbeitnehmern

Es sind die im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeitnehmer angegeben.

	2016	2015
Personal und Betrieb	3.144	3.082
Technik	880	854
Unternehmenssteuerung und Finanzen	450	433
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	366	403
	4.840	4.772
Auszubildende	139	154

(19) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2016 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf 1.143 T€, die sich wie folgt zusammensetzen:

(T€)	Herr Falk	Herr Elste	Frau Riedel	Herr König	Herr Lang
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	260	22	185	189	175
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	14	0	8	16	5
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	0	96	60	60	53
Summe	274	118	253	265	233

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von 1.105 T€ sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt 5.499 T€. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2016 Bezüge von 626 T€ gezahlt.

(20) Organe der Gesellschaft

Mitglieder des Aufsichtsrates

Frank Horch, Hamburg

Vorsitzender

Senator, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Max Leininger*, Hamburg

Stellvertretender Vorsitzender

Gewerkschaftssekretär, ver.di

Martin Huber, Hamburg

Amtsleiter, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg

Senatsdirektorin, Finanzbehörde

Wolfgang Michael Pollmann, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Umwelt und Energie

Andreas Rieckhof, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Hamburg

Geschäftsführer, HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Martina Plag, Hamburg

Geschäftsführerin, Hachenberg und Richter Unternehmensberatung GmbH

Claudia Plath, Hamburg

Managing Director Finance, ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG

Anne-Louise Quiring*, Hamburg

Gewerkschaftssekretärin, ver.di

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Karin Fritsche*, Hamburg

Bereichsleiterin, TEREK Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, Hamburg

Bereichsleiter, Datenschutzbeauftragter der HOCHBAHN

* Vertreter der Arbeitnehmer

Heinrich Hanebuth*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Norbert Klang*, Hamburg

Sachbearbeiter Öffentlichkeitsarbeit, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Marlies Schneider-Polich*, Hamburg

U-Bahn FahrerIn, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Mitglieder des Vorstands

Henrik Falk

Vorsitzender (ab 1. Februar 2016)

Ressort Unternehmenssteuerung

Helmut König

Ressort Finanzen

Jens-Günter Lang

Ressort Technik

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands zum 31. Januar 2016

Günter Elste

Ressort Unternehmenssteuerung

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands zum 28. Februar 2017

Ulrike Riedel

Ressort Personal und Betrieb

* Vertreter der Arbeitnehmer

(21) 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 für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt. Ferner erstellt die Freie und Hansestadt Hamburg einen Konzernabschluss.

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Die Offenlegung des HGV-Abschlusses erfolgt im elektronischen Bundesanzeiger, die Offenlegung des Konzernabschlusses der Freien und Hansestadt Hamburg (FFH) erfolgt auf der Internetseite der FFH.

(22) Verwendung des Jahresergebnisses

Der Abschluss der Hamburger Hochbahn AG weist aufgrund der Verlustübernahme ein ausgeglichenes Jahresergebnis aus.

(23) Nachtragsbericht

Nach Ende des Geschäftsjahres zum 31. Dezember 2016 haben sich keine Vorgänge von besonderer Bedeutung ereignet, über die an dieser Stelle zu berichten wäre.

Hamburg, den 30. März 2017

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand


Henrik Falk


Helmut König


Jens/Günter Lang

Anteilsbesitz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2016¹

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital (T€)	Beteiligung Name	(%)	Ergebnis 2016 (T€)	Beherrschungs- und Gewinn- abführungs- vertrag
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg	4.096	HOCHBAHN	100,0	0	ja ²
ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg	3.472	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Hamburg	775	HOCHBAHN	100,0	32	ja
SBG Süderelbe Bus GmbH, Hamburg	2.000	HOCHBAHN	100,0	0	ja
Friedrich Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH, Hamburg	4.163	HOCHBAHN	100,0	0	ja
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH, Hamburg ⁴	941	HOCHBAHN	69,2	65	–
HanseCom Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH, Hamburg ⁴	0	HOCHBAHN	26,0	-2.995	–
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	3.117	–
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	132	HOCHBAHN	100,0	5	–
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	57.955	HOCHBAHN	100,0	-2.941	–
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	100,0	0	ja ³
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	56,0	0	ja ³

¹ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

² Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH.

³ Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

⁴ Angabe der Vorjahreszahlen

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital (T€)	Beteiligung Name	(%)	Ergebnis 2016 (T€)	Beherrschungs- und Gewinn- abführungs- vertrag
BeNEX GmbH, Hamburg ⁴	67.421	HOCHBAHN	51,0	4.393	–
agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg ⁵	k.A.	HOCHBAHN BeNEX	51,0 49,0	k.A.	–
agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
1. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Parchim ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
2. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH, Grünwald ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	ja ⁶
3. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
4. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
5. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
cantus Verkehrsgesellschaft mbH, Kassel ⁴	6.674	BeNEX	50,0	2.581	–
HNB Hamburger Nahverkehrs- Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
Stadtverkehr Lübeck GmbH, Lübeck ⁴	31.141	HNB	49,9	0	ja ⁷
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Kaltenkirchen ⁴	402	BeNEX	50,0	0	–
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Parchim ⁴	4.918	BeNEX	50,0	3.660	–
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungs- gesellschaft mbH, Eberswalde ⁴	250	ODEG	100,0	0	ja

⁴ Angabe der Vorjahreszahlen

⁵ Die Angabe des Eigenkapitals und des Jahresergebnisses ist unterblieben, da die Gesellschaft ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen hat.

⁶ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der BeNEX GmbH.

⁷ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der Stadtwerke Lübeck Holding GmbH.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Zu dem als Anlagen 1 bis 3 beigefügten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016 sowie zum Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016 (Anlage 4) haben wir folgenden Bestätigungsvermerk erteilt, der hier wiedergegeben wird:

„Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Hamburg, 31. März 2017

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Hartmut Schmidt
Wirtschaftsprüfer

Jens Engel
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2016 durch mündliche und schriftliche Berichte des Vorstandes regelmäßig über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen. Der Aufsichtsrat hat einen Finanzausschuss, einen Verkehrsausschuss, einen Findungsausschuss und den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2016 haben der Aufsichtsrat vier Sitzungen, der Finanzausschuss zwei Sitzungen, der Verkehrsausschuss zwei Sitzungen und der Findungsausschuss eine Sitzung abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2016 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hamburg, geprüft worden. Die Prüfung hat keine Beanstandungen ergeben. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde erteilt.

Die Prüfungsberichte haben den Aufsichtsratsmitgliedern vorgelegen. Ferner hat der Abschlussprüfer in der Bilanzsitzung des Finanzausschusses über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG geprüft und erhebt in Übereinstimmung mit dem Abschlussprüfer keine Einwendungen. Er hat den vom Vorstand vorgelegten Jahresabschluss gebilligt und damit festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2016 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 19. Juni 2017

Der Aufsichtsrat



Frank Horch
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2016 die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von dem Vorstand und den Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte).

Die Tochtergesellschaften der HOCHBAHN

ATG Alster-Touristik GmbH (ATG) Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG) HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG) BeNEX GmbH (BeNEX) TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

haben im Zeitraum vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2016 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 bis 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

- **4.2.1 Satz 1 und Satz 3 HCGK:**

„Die Geschäftsführung soll grundsätzlich aus mindestens zwei Personen bestehen, die die Gesellschaft gemeinschaftlich vertreten. Eine Geschäftsanweisung soll die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung regeln und vorsehen, dass die Geschäftsverteilung geregelt wird.“

Bei den Tochtergesellschaften ATG, FFG und HADAG besteht die Geschäftsführung jeweils nur aus einer Person. Aufgrund der geringen Unternehmensgröße wird bei der ATG, FFG und der HADAG die Bestellung nur eines Geschäftsführers als angemessen angesehen. Eine Geschäftsanweisung, die die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung regelt, besteht vor diesem Hintergrund nicht.

- **4.2.2 HCGK:**

„Mitglieder der Geschäftsführung sollen grundsätzlich im Wege von Auswahlverfahren zur Bestenauslese (Ausschreibung oder Suche ggf. mithilfe von Personalberatungsgesellschaften) gewonnen werden.“

Aufgrund des Gesellschafterstatus der HOCHBAHN wurden Mitglieder der Geschäftsführung der Tochtergesellschaften ATG, FFG und HADAG bislang entsendet. Für zukünftige Bestellungen soll grundsätzlich ein Auswahlverfahren durchgeführt werden.

- **4.2.6 Satz 1 und Satz 2 HCGK:**

„Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung soll einzeln – aufgeteilt nach erfolgsunabhängigen, erfolgsbezogenen und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung – im Anhang des Jahresabschlusses oder im Lagebericht offengelegt werden. Bei Unternehmen, die aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu einem Konzern keiner allgemeinen Veröffentlichungspflicht des Jahresabschlusses unterliegen, erfolgt die Offenlegung der Vergütung im Rahmen der Entsprechenserklärung zum HCGK.“

Bei der Tochtergesellschaft BeNEX wird entsprechend der Anforderung des Gesellschafters INPP die Gesamtsumme der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung ausgewiesen. Bei der Tochtergesellschaft TEREK ist die Zustimmung zur Veröffentlichung der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung noch nicht durch den Minderheitsgesellschafter Vattenfall erteilt worden.

Die Tochtergesellschaften FFG, ATG und HADAG unterliegen nicht der Offenlegungspflicht. Nach den Vorgaben des HCGK erfolgt die Veröffentlichung der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung an dieser Stelle:

(T€)	Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	Nebenerleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	Summe
FFG				
Olaf Lilla	135	39	43	217
ATG				
Gabriele Müller-Remer	45	3	12	60
HADAG				
Gabriele Müller-Remer	90	5	25	120

Daneben besteht eine Rückstellung für Pensionsverpflichtungen gegenüber Frau Müller-Remer in Höhe von rd. 250 T€ (anteilig).

- **5.3.1 HCGK:**

„Der Aufsichtsrat soll abhängig von den spezifischen Gegebenheiten des Unternehmens und der Anzahl seiner Mitglieder fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden. Diese dienen der Steigerung der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit und der Behandlung komplexer Sachverhalte. Die jeweiligen Ausschussvorsitzenden berichten regelmäßig an den Aufsichtsrat über die Arbeit der Ausschüsse oder versenden zeitnah die Protokolle der Ausschusssitzungen an alle Aufsichtsratsmitglieder.“

Die Aufsichtsräte der ATG, der FFG, der HADAG und der TEREK haben keine Ausschüsse gebildet, da aufgrund der jeweils geringen Unternehmensgröße und der geringen Anzahl von Aufsichtsratsmitgliedern die Bildung von Ausschüssen als nicht erforderlich erscheint.

• **5.3.2 HCGK:**

„Der Aufsichtsrat größerer Unternehmen (Unternehmen, die gemäß § 267 (3) HGB als große Kapitalgesellschaften einzustufen wären) soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten oder einen Finanzausschuss beauftragen, der sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des internen Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems sowie der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, befasst. Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll über besondere Kenntnisse in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll kein ehemaliges Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft und nicht der amtierende Aufsichtsratsvorsitzende sein.“

Die Aufsichtsräte der FFG und der TEREK haben keinen Prüfungsausschuss (Audit Committee) eingerichtet und keinen Finanzausschuss beauftragt, da dies aufgrund der jeweils geringen Unternehmensgröße und der geringen Anzahl von Aufsichtsratsmitgliedern als nicht erforderlich erscheint.

• **6.2 HCGK:**

„Von der Gesellschaft veröffentlichte Informationen über das Unternehmen sollen auch über die Internetseite der Gesellschaft zugänglich sein. Hierzu zählen u.a. der Gesellschaftsvertrag, der Lagebericht, der um den Anhang erweiterte Jahresabschluss und die Entsprechenserklärung zum HCGK.“

Die Veröffentlichung von Informationen über die Gesellschaften erfolgt über das nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) im Oktober 2014 geschaffene Transparenzportal, insbesondere über den dort wiedergegebenen Beteiligungsbericht der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH).

Hamburg, den 10. April 2017



Henrik Falk
Vorstand

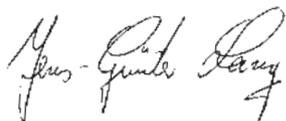
Hamburg, den 5. April 2017



Frank Horch
Aufsichtsrat, Vorsitzender



Helmut König



Jens-Günter Lang

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (www.agilis.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, BeNEX GmbH 49% | Geschäftszweck: Betrieb von Schienenpersonennahverkehr in Bayern: Regensburger E-Netz inkl. Donautalbahn | Triebwagen: 26 | Mitarbeiter: 176



ATG Alster-Touristik GmbH (www.alstertouristik.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Schiffsverkehr zum Zwecke der Touristik, vorwiegend auf der Alster und ihren Kanälen | Schiffe: 18 | Mitarbeiter: 50



BeNEX GmbH (www.benex.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, INPP Public Infrastructure Germany GmbH & Co. KG 49% | Geschäftszweck: Leitung einer Unternehmensgruppe, die Verkehrsleistungen aller Art außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg erbringt, unabhängig ob schienen- oder straßengebunden, sowie der Kauf, das Halten und die Veräußerung solcher Beteiligungen in vorstehendem Tätigkeitsbereich inklusive aller damit einhergehenden Finanzierungs-, Vermittlungs-, Beratungs- und sonstigen Dienstleistungen (soweit diese nicht KWG-rechtlich genehmigungs- oder erlaubnispflichtig sind) | Mitarbeiter: 27 (Jahresdurchschnitt)



FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (www.ffg-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Instandhaltung von Nutzfahrzeugen aller Art, insbesondere von Bussen; technisches und kaufmännisches Flottenmanagement für die Busflotte der HOCHBAHN; Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen der U-Bahn; Bau und Umbauten von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 279



Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH (www.jasper.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadtbusse: 87 eigene (davon 10 Dieselhybridbusse) und 17 gemietete; Reisebusse: 5; Gelenkbusse: 3 gemietete und bis zu 29 gestellte | Mitarbeiter: durchschnittlich 416 (ohne 8 Azubis)



HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (www.hadag.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Personenverkehr mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe | Schiffe: 24 | Mitarbeiter: 87



HANSECOM (neuer Internetauftritt unter www.operate-it.com)

Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 26 %, Siemens AG 74% | Geschäftszweck: Als Gemeinschaftsunternehmen der Siemens AG und Hamburger Hochbahn AG, stellt HANSECOM innovative IT-Lösungen für Mittelstandsunternehmen zur Verfügung. Mit über 27 Jahren Erfahrungen im Bereich Business-Applikationen und IT-Infrastruktur betreibt HANSECOM vom Standort Hamburg aus erfolgreiches IT-Outsourcing und versorgt zahlreiche Kunden in Deutschland und Europa mit hochwertigen IT-Lösungen. Weitere Informationen unter: www.operate-it.com | Mitarbeiter: 70



HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste und Betriebsangehörigen, Schutz der Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen. Durchführung von Fahrkartenprüfungen, Erhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes | Mitarbeiter: 405



HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: 100 % Hamburger Hochbahn AG, Hamburg Geschäftszweck: Gegenstand des Unternehmens ist die Beschaffung und Finanzierung von Schienenfahrzeugen sowie deren Vermietung an Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere zum Einsatz im S-Bahn Netz im Großraum Hamburg, ferner im gleichen örtlichen Bereich der Bau, die Finanzierung und die Vermietung von Fahrzeugwerkstätten und Abstellanlagen an Eisenbahn- und S-Bahn-Verkehrsunternehmen | Mitarbeiter: Bei der Gesellschaft sind keine Mitarbeiter beschäftigt



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 100 % | Geschäftszweck: Bereitstellung von gesellschaftseigenen Wohnungen an Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns | Wohnungen: 2.041 | Mitarbeiter: 46



HVW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 24,9 %, DSM Deutsche Städte-Medien GmbH 75,1 % | Geschäftszweck: Aufbau, Bewirtschaftung, Vermietung von Werbeflächen auf Bahnhöfen, Vermarktung und Gestaltung der Werbung an und in Bussen und Bahnen | Mitarbeiter: 1



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 56 %, Vattenfall Europe 12,5 %, Stromnetz Hamburg 12,5 %, DNV GL SE 6 %, VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein 5 %, Handelskammer Hamburg 4 %, Handwerkskammer Hamburg 4 % | Geschäftszweck: Förderung, Betreuung und Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie innovativer elektrischer Antriebs- und Versorgungssysteme in Hamburg | Mitarbeiter: 11



SBG Süderelbe Bus GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Bus-Linienverkehre im Auftrag der HOCHBAHN, Betrieb einer eigenkonzessionierten Linie im Landkreis Harburg bis zum 15. Juli 2016 | Stadtbusse: 46 eigene (davon 7 Dieselhybridbusse) und 6 gemietete; | Mitarbeiter: durchschnittlich 140 (ohne 1 Azubi)



TEREG Gebäudedienste GmbH (www.tereg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56 %, Vattenfall Europe 44 % | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherheits- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1.644



Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH (www.zob-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 69,2 %, Autokraft 11,7 %, VHH 11,5 %, Jasper 2,9 %, sechs weitere Anteilspakete 4,6 % | Geschäftszweck: Betrieb des Zentralen Omnibusbahnhofs, Vermietung von Ladenflächen, Gaststätten | Mitarbeiter: 10

HOCHBAHN

im Überblick

	2016	2015	2014
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	508,6	435,4	423,7
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	50,9	60,2	55,4
Kostendeckungsgrad (in %)	91,6	89,6	90,0
Anlagevermögen	946,4	832,2	732,6
Bilanzsumme	1.038,3	915,4	832,3
Bruttoinvestitionen	225,2	224,9	178,1
Mitarbeiter ¹			
	4.996	4.977	4.853
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	211,7	208,6	209,1
Personen-Kilometer (in Mio.) ^{2,3}	658,7	648,9	650,4
Investitionen (in Mio. €)	27,3	29,6	55,1
Busse	820	797	802
Linien	111	111	111
Haltestellen	1.327	1.327	1.321
Schieneverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	232,4	228,9	218,3
Personen-Kilometer (in Mio.) ^{2,3}	1.387,3	1.366,8	1.303,4
Investitionen (in Mio. €)	187,9	182,5	118,6
U-Bahn-Wagen	890	873	818
Linien	4	4	4
Haltestellen	91	91	91

¹ Stand am 31.12. inkl. Vorstand und Auszubildende

² 2016: vorläufige Zahlen

³ 2015: aktualisierte Zahlen

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
Telefon: 040/32 88-0
Telefax: 040/32 64 06
E-Mail: info@hochbahn.de
hochbahn.de

Redaktion

Bereich Marketing
Bereich Unternehmenssteuerung und Systementwicklung
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Design

Silvester Group, silvestergroup.com
Jutta Gathmann, Marlene Schlund, Nils Christopher Kemter

