



# 2017 LAGEBERICHT

<b>1.</b>	<b>GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS</b>	<b>03</b>
1.1	Geschäftsmodell des Unternehmens	03
1.2	Ziele und Strategien	04
1.3	Forschung und Entwicklung	05
<b>2.</b>	<b>WIRTSCHAFTSBERICHT</b>	<b>06</b>
2.1	Branchenbezogene Rahmenbedingungen	06
2.2	Geschäftsverlauf	07
2.3	Lage	09
2.3.1	Ertragslage	09
2.3.2	Finanzlage	10
2.3.3	Vermögenslage	12
2.4	Mitarbeiter der HOCHBAHN	12
<b>3.</b>	<b>PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT</b>	<b>14</b>
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-, 110 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 mehr als 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, unter anderem im Fahrzeuginstandhaltungs-, Sicherheits- sowie Reinigungsbereich, stellt die HOCHBAHN einen wesentlichen Teil der Mobilität in Hamburg sicher.

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



Das Ressort Unternehmenssteuerung wird vom Vorstandsvorsitzenden geführt. Dazu gehören die Bereiche Systementwicklung und Angebotsplanung, Marketing, Unternehmenskommunikation, Vertrieb und Verkehrswirtschaft sowie verschiedene Stabsbereiche (Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung, Organisation, Revision, Geschäftsfeldentwicklung). 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/Bahnanlagen, Infrastruktur, Bustechnik, Schienenfahrzeuge sowie U-Bahn-Neubau U5.



Frau Claudia Güsken, Vorständin Personal und Betrieb, hat ihre Tätigkeit bei der HOCHBAHN zum 1. September 2017 aufgenommen. Bis dahin hatten 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 temporär übernommen.

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.

Ein wichtiger Meilenstein in der U-Bahn-Netzentwicklung im Berichtsjahr war die Festlegung auf den Streckenverlauf des Ost-Abschnitts der in Planung befindlichen neuen U-Bahn-Linie U5. Die Planungen zur Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf die Horner Geest sowie die Baumaßnahmen zur neuen Haltestelle Oldenfelde (U1) und Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken wurden planmäßig fortgeführt. Im Busbereich wurde die erste Ausschreibung für 60 batteriebetriebene Elektrobusse aus Serienproduktion gestartet, die schrittweise bis Ende des Jahrzehnts beschafft werden sollen. Wichtige weitere Projekte waren die fortgeführte Erprobung von neuen, innovativen Antrieben im Busbetrieb (insbesondere auf der Innovationslinie 109), die Inbetriebnahme und der Einsatz von weiteren Fahrzeugen der neuen U-Bahn-Generation DT5 im Linienbetrieb und die Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus von U-Bahn-Haltestellen.

Die HOCHBAHN befindet sich weiterhin auf einem konsequenten Kurs zur digitalen Ausprägung der Unternehmensstrategie. Zentrales Ziel ist es, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen und im Austausch mit der Stadt Hamburg und weiteren Mobilitätspartnern ein einfaches, individuelles, flexibles und nachhaltiges Mobilitätsangebot für die Zukunft zu schaffen.

Hinsichtlich der ab 25. Mai 2018 anzuwendenden EU-Datenschutzgrundverordnung haben sich die Vorstände zeitnah über den Stand der Umsetzung durch den Datenschutzbeauftragten informieren lassen.

## **1.2 Ziele und Strategien**

Der Mobilitätssektor befindet sich am Anfang eines tiefgreifenden Wandels. Getrieben wird dieser Wandel durch mehrere Faktoren. Diese sind das voraussichtlich weiterhin starke Wachstum der Verkehre bis 2030, neue gesellschaftliche, wirtschaftliche und technologische Trends, die durch die Digitalisierung getriebene Neuausrichtung von Geschäftsmodellen vieler Unternehmen, Veränderungen in den Kundenerwartungen, demografische Entwicklungen sowie der Eintritt neuer Marktteilnehmer aus ÖPNV-fremden Bereichen. Maßgeblich durch die Digitalisierung begünstigt, drängen neue Akteure auf den Mobilitätsmarkt und verändern diesen schon heute. Neben den bekannten Automobilherstellern und Sharing-Anbietern treten auch Unternehmen aus der Digitalwirtschaft auf den Markt, darunter insbesondere Plattformanbieter. Damit entstehen neue Geschäftsmodelle, die den Mobilitätsmarkt grundlegend verändern können, insbesondere in Bezug auf die Verteilung des Transportaufkommens auf unterschiedliche Verkehrsmittel (Modal Split), und den klassischen ÖPNV so unter Druck setzen werden. Für die Zukunft wird es daher entscheidend sein, wie die HOCHBAHN auf die Anbieter dieser neuen Geschäftsmodelle reagiert, diese integriert und Kooperationen eingeht.

Mit ihrer Unternehmensstrategie HOCHBAHN#2030 reagiert die HOCHBAHN auf den weltweiten Megatrend Digitalisierung, der im Bereich Mobilität zu zahlreichen Veränderungen führt und große Chancen für die HOCHBAHN bietet. Die Vision „Intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft“ ist das langfristige Zukunftsbild für die HOCHBAHN. Mit der Mission „Wir organisieren die nachhaltige Mobilität in der Smart City Hamburg“ zeigt die HOCHBAHN ihr Selbstverständnis und die Überzeugung, für ihre Kunden, Mitarbeiter und die Stadt Hamburg Mehrwerte zu schaffen und Verantwortung gegenüber Mensch, Umwelt und Gesellschaft zu



übernehmen. Nachhaltigkeit bedeutet für die HOCHBAHN Zukunftsfähigkeit. Dieses Verständnis unterstreicht die HOCHBAHN mit der Unterstützung des UN Global Compact. Die zehn Prinzipien sowie die Ziele des UN Global Compact sind integraler Bestandteil von HOCHBAHN#2030 und bilden die Basis unseres Handelns.

Die Möglichkeiten der intelligenten Vernetzung von Prozessen durch die Digitalisierung haben in den letzten Jahren dazu geführt, dass kundenorientierte Lösungen immer wichtiger werden und der Arbeits- und Lebensalltag immer einfacher organisiert werden kann. Dies gilt gerade für die Mobilität. Hier sind nachhaltige Lösungen gefragt, die möglichst alle Mobilitätsoptionen bündeln und neue digitale Möglichkeiten optimal nutzen. Auf diese Weise soll der Kunde immer einfach und passgenau den Weg „von A nach B“ über sein Smartphone organisieren können.

Die HOCHBAHN ist bereits heute das Rückgrat der Mobilität in Hamburg, besitzt das Vertrauen von rund 700.000 Abonnenten, ist neutraler Partner der Stadt und im Besitz der Infrastruktur und der Vernetzung in Hamburg. Die HOCHBAHN ist daher prädestiniert, die Mobilität in Hamburg nachhaltig zu organisieren. Die Ergänzung des HOCHBAHN-Kerngeschäfts um die Bündelung und Vermittlung weiterer Mobilitätsdienstleistungen zahlt auf die Steigerung unserer Kundenzahlen ein und erweitert damit die bisherige Zielsetzung „Steigerung der Fahrgastzahlen“ auf „Steigerung der Kundenzahlen“.

Die strategischen Initiativen sind der entscheidende Hebel, um die Mission der HOCHBAHN als Organisator der nachhaltigen Mobilität in der Smart City Hamburg erfüllen zu können. In jeder Initiative werden wichtige, strategisch relevante Vorhaben, Projekte oder Programme gebündelt, um die HOCHBAHN für die digitale Zukunft der Mobilität in Hamburg gut aufzustellen. Mit ihnen treibt das Unternehmen die weitere Umsetzung der Unternehmensstrategie voran, steigert die Kundenzahlen, erschließt sich neue Kundengruppen, Geschäftsfelder sowie Ertragsquellen und steigert die Effizienz bzw. Nachhaltigkeit des Kerngeschäfts U-Bahn und Bus.

### **1.3 Forschung und Entwicklung**

In Hamburg und anderen deutschen Städten hat der Druck, die Emission von Schadstoffen, vor allem Stickoxid, weiter zu reduzieren, deutlich zugenommen, sodass in etlichen Städten Fahrverbote für Diesel-Pkw wahrscheinlich sind. Im Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht den Weg dafür geebnet. Vor diesem Hintergrund wurde im November 2017 der Nationale Diesel-Gipfel unter der Leitung der Bundeskanzlerin ausgerichtet, bei dem ein Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 bis 2020“ mit einem Umfang von 1 Mrd. € auf den Weg gebracht wurde. Im Rahmen des Förderaufrufes für die Umstellung öffentlicher Flotten auf Elektromobilität hat die HOCHBAHN im Januar 2018 eine Förderung für die bis zum Jahr 2020 zu beschaffenden 60 E-Busse sowie die zugehörige Ladeinfrastruktur beantragt. Im März wurden in einem weiteren Förderaufruf für die Digitalisierung des Verkehrs (Fördervolumen von 500 Mio. €) weitere Vorhaben etwa für ein neues digitales Fahrgastinformationssystem zur Förderung eingereicht.

Die Umstellung der Busflotte auf lokal emissionsfreie Antriebe hat für die HOCHBAHN eine hohe Bedeutung. So ist dieser Themenkomplex auch der Schwerpunkt des Engagements der HOCHBAHN bei Forschung und Entwicklung. Mit den Erkenntnissen aus der Erprobung auf der Innovationslinie 109 und einem engen fachlichen Austausch mit den Busherstellern sowie Hochschulen wie der Helmut-Schmidt-Universität (HSU) und wissenschaftlichen Einrichtungen wie dem Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme wurde das Konzept für die Umstellung der Busflotte fachlich weiter abgesichert. Im Mittelpunkt stehen nun Elektrobusse mit leistungsstarken Batterien, die auf Busbetriebshöfen mit Energie versorgt werden. Der Fokus des Gesamtprojekts zur Umstellung auf alternative Antriebe liegt in der Vorbereitung auf die ersten Vorab-Fahrzeuge, die Ende 2018 in Betrieb genommen werden sollen. Anfang 2019 sollen die ersten serienreifen, lokal emissionsfreien Elektrobusse in Betrieb gehen. Die HOCHBAHN arbeitet innerhalb einer gemeinsamen Initiative verschiedener deutscher Verkehrsunternehmen an der Entwicklung von Standards für elektrische Bussysteme.

Die Umstellung der gesamten Busflotte auf elektrische Antriebe erfordert eine tiefgreifende Analyse, die auch den systematischen Ausbau der Ladeinfrastruktur einbezieht. Auf den Busbetriebshöfen Gleisdreieck der HOCHBAHN und Bergedorf der VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH) werden entsprechende Konzepte zum ersten Mal in Deutschland realisiert. Dabei werden unter anderem die Ergebnisse der gemeinsam



mit Stromnetz Hamburg und der HSU im Jahr 2017 durchgeführten Metastudie zu den Anforderungen an das Stromnetz zugrunde gelegt. Die HSU wird auch die neuen Vorhaben weiter wissenschaftlich begleiten, um die technische Aktualität und Nachhaltigkeit der Umsetzung zu sichern und die Übertragbarkeit auf andere Betriebshöfe bei der HOCHBAHN sowie auf andere Verkehrsunternehmen zu ermöglichen. Da an den Netzanschlüssen der einzelnen Busbetriebshöfe zukünftig nicht ausreichend Energie zum gleichzeitigen Laden aller Busse zur Verfügung gestellt werden kann, wird ein Last- und Lademanagementsystem entwickelt, das Ende 2018 in Betrieb genommen werden soll. Dies verhindert die Überlastung des Netzanschlusses und stellt sicher, dass die Busse mit der maximal verfügbaren Leistung geladen werden können. Wegen des hohen Innovationsgrades der in Hamburg entwickelten Konzepte werden die Umsetzung auf den beiden Betriebshöfen sowie die wissenschaftliche Begleitforschung durch die HSU im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie des Bundes mit rund 9 Mio. € gefördert.

Autonom fahrende Busse sind eine Option, um Verkehrsleistungen in zeitlich oder räumlich gelegenen Fenstern mit geringer Nachfrage gegebenenfalls in das Angebot der Verkehrsunternehmen aufzunehmen. Zurzeit besteht jedoch noch ein hoher Forschungsbedarf, um technische und operative sowie strategische Fragen, etwa zu geeigneten künftigen Einsatzfeldern sowie wirtschaftlich tragfähigen Geschäftsmodellen, zu evaluieren. Vor diesem Hintergrund hat die HOCHBAHN im Rahmen ihres Projektes für die autonom fahrenden Kleinbusse in der HafenCity (HEAT, Hamburg Electric Autonomous Transportation) das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) aus Berlin sowie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (Institut für Verkehrssystemtechnik) aus Braunschweig eingebunden, um diese Fragestellungen wissenschaftlich zu analysieren. Der Regelbetrieb der autonom fahrenden Kleinbusse soll Ende 2020, d. h. rechtzeitig zum ITS-Weltkongress 2021 in Hamburg, aufgenommen werden. Der ITS-Weltkongress befasst sich mit intelligenten Verkehrssystemen und -dienstleistungen. Dann sollen auch bereits die ersten Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung vorgestellt werden.

## 2. Wirtschaftsbericht

### 2.1 Branchenbezogene Rahmenbedingungen

#### Wachstumsbranche öffentlicher Personennahverkehr

Im Jahr 2017 sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland erneut gestiegen. Mit rechnerisch 10,32 Mrd. Personen nutzten im Berichtsjahr 1,4 % mehr Fahrgäste den ÖPNV als im Jahr 2016. Das Plus bei den Fahrgastzahlen ist auf deutliche Anstiege im Schienenpersonennahverkehr (+3,5 %) und im Straßenbahnverkehr (+2,0 %) zurückzuführen. Die Fahrgastzahlen im Busverkehr sanken um 0,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Fahrgelderträge wuchsen um 3,3 % auf insgesamt 12,78 Mrd. € und die Verkehrsleistung stieg um 1,7 % auf 94,81 Mrd. Personenkilometer\*.

#### Vorläufige Statistiken

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

	2017 <sup>1</sup>	2016	2015
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) ÖPNV gesamt (Summe Unternehmensfahrten)	10.320	10.180	10.004
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,4	1,8	0,5

<sup>1</sup> Bei den Werten für das Jahr 2017 handelt es sich um vorläufige Angaben, die auf Hochrechnungen der ersten drei Quartale beruhen.



## 2.2 Geschäftsverlauf

Für das Berichtsjahr 2017 lag die Steigerung der Nachfrage um voraussichtlich 1,4 % deutschlandweit leicht unter dem Anstieg des Vorjahres von 1,8 %. Für das Verbundgebiet des HVV wird für das Jahr 2017 auf Basis von Hochrechnungen mit einer Nachfrageresteigerung von 1,2 %\* gerechnet. Nach einer überdurchschnittlichen Entwicklung im Vorjahr lag das Wachstum im Jahr 2017 damit etwas unter dem des VDV. Die nach wie vor boomenden Tourismusfahrten und die sich weiterhin positiv entwickelnden Beschäftigungszahlen bei einem anhaltend guten Konsumklima waren die Hauptgründe für die erreichte Steigerung. Kalendereffekte wie der zusätzliche Feiertag zum Reformationstag führten dazu, dass es im Jahr 2017 drei Arbeitstage und einen Sonnabend weniger als im Vorjahr gab. Das wirkte sich etwas dämpfend auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen aus.

Im Jahr 2017 haben auf der Basis vorläufiger Daten über 455 Mio. Fahrgäste (inklusive Umsteiger) die HOCHBAHN benutzt. Das entspricht einer Steigerung von 2,1 %\* gegenüber dem Vorjahr. Die Sanierung von Haltestellen im U-Bahn- und Bus-Bereich sowie die Arbeiten am Busoptimierungsprogramm wurden im ähnlichen Umfang wie im Vorjahr planmäßig fortgeführt. Längerfristige Baustellen befanden sich mit dem Schwerpunkt im U-Bahn-Bereich Berliner Tor – Wandsbek-Gartenstadt zwar in stärker frequentierten Streckenabschnitten, waren dafür aber von deutlich kürzerer Dauer als im Jahr 2016, sodass die Auswirkungen des verregneten Sommers und des Rückgangs der Flüchtlingszahlen kompensiert werden konnten. Positive Effekte waren die Eröffnung der Elbphilharmonie sowie in der Folge der anhaltend hohe Besucherandrang auf der U-Bahn-Linie U3 und den entsprechenden Buslinien. Die geringeren Fahrgastzahlen in der Zeit des G20-Gipfels lassen aufgrund der relativ kurzen Dauer nur geringe Auswirkungen auf die Nachfrageentwicklung erkennen.

Die Verkehrseinnahmen des HVV im Jahr 2017 sind um voraussichtlich 2,4 %\*\* gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Der Zuwachs lag damit über dem durchschnittlichen Anhebungssatz der Tarifierhöhung vom Januar 2017 in Höhe von +1,4 % und spiegelte so auch den Anstieg der Fahrgastzahlen wider. Die weitere Erhöhung der Anzahl der Studierenden in Hamburg auf über 101.000 wirkte sich dabei positiv aus, während sich der Schülerverkehr stabilisiert hat. Dagegen wies der Auszubildendenverkehr Rückgänge auf. Bei den Barfahrausweisen war der Verkauf von Einzelkarten für kürzere Strecken noch leicht rückläufig, aber die Nachfrage nach Tages- und Gruppenkarten legte kräftig zu. Hohe Steigerungsraten verzeichneten auch die Vollzeit- und Großkundenabonnements. Dies zeigt den Erfolg der gezielten Marketingmaßnahmen. Die HOCHBAHN rechnet für 2017 auf Basis bisher vorliegender Daten und aufgrund der überdurchschnittlichen Nachfrageentwicklung im Verbund mit einer Einnahmesteigerung von ebenfalls mindestens 2,4 %\*\*.

### Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)	2017 <sup>1</sup>	2016 <sup>2</sup>	2015
U-Bahn	242.453	235.391	228.944
Bus	213.297	211.186	208.589
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	455.750	446.577	437.533
Gesamtanzahl Unternehmen <sup>3</sup>	387.388	379.590	371.903
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.447.443	1.405.284	1.366.796
Bus	663.580	657.010	648.931
Gesamtanzahl Unternehmen	2.111.023	2.062.294	2.015.727

<sup>1</sup> Vorläufige Zahlen

<sup>2</sup> Aktualisierte Zahlen

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

\* Vorläufige Zahlen

\*\* VDV-Pressinformation, Abrechnungen und Informationen des HVV



### Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2017	2016	2015
Nutzwagenkilometer <sup>2</sup> (in Tausend)	88.678	87.843	86.760
Nutzplatzkilometer <sup>1,2</sup> (in Millionen)	8.529	8.465	8.401
Streckenlänge <sup>2</sup> (km)	104,4	104,4	104,4
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen <sup>2</sup>	91	91	91
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	33,3 <sup>3</sup>	33,3	33,3

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

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

<sup>3</sup> Nachfragestärkste Linie U1: 35,1 km/h

### Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2017	2016	2015
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	50.476	50.298	49.315
Nutzplatzkilometer <sup>1</sup> (in Millionen)	3.950	3.920	3.843
Streckenlänge <sup>2</sup> (km)	921,6	924,6	924,6
Anzahl der Linien <sup>2</sup>	110	111	111
Anzahl der Haltestellen	1.329	1.327	1.327
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,8	18,6	18,8

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

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

### Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2017		2016		2015	
Typ	Baujahre	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 <sup>1</sup>	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	2	1	30	15
DT3	1968–71	180	60	207	69	207	69
DT4 <sup>2</sup>	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2017	237	79	171	57	126	42
	Anzahl	929	269	890	256	873	255
Gesamtbestand <sup>2</sup>	Plätze <sup>3</sup>		85.695		82.712		80.920
Betriebsfähiger Bestand		848	241	839	238	861	250

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

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

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



## Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

Bus	2017	2016	2015
Stadt- u. Schnellbusse <sup>1,2</sup>	507	484	460
Gelenkbusse <sup>1,2</sup>	289	272	270
Doppelgelenkbusse <sup>1,2</sup>	14	25	26
Dieselhybrid-Gelenkbusse <sup>1</sup>	15	15	20
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse <sup>1</sup>	2	2	2
Brennstoffzellen- /Hybrid- /Plug-In-Busse <sup>1</sup>	22	22	19
<b>Gesamtbestand</b>			
Anzahl <sup>2</sup>	849	820	797
Plätze <sup>2,3</sup>	68.810	67.133	65.781

<sup>1</sup> Niederflrbusse

<sup>2</sup> Ohne rd. 150 Fahrzeuge bei Tochtergesellschaften bzw. angemietete Fahrzeuge

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

## 2.3 Lage

### 2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um 9,8 Mio. € auf 440,4 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 2017. Im Rahmen der Endabrechnung der Einnahmeverteilung durch den HVV für das Jahr 2016 wurde für die HOCHBAHN ein Anteilssatz von 48,6% festgestellt, der auch für den aktuellen Berichtszeitraum zum Ansatz kommt. Die Erlöse aus der Vermietung von Immobilien betrugen 21,6 Mio. € und überschritten damit den Vorjahreswert in Höhe von 20,8 Mio. € um 0,8 Mio. €.

Die aktivierten Eigenleistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf 20,4 Mio. € und lagen damit um 3,4 Mio. € über dem Vorjahreswert. Die Erträge aus Zuschüssen für das Jahr 2017 lagen mit einem Volumen von 16,1 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau von 9,7 Mio. €. Dies war vor allem auf höhere Zuschüsse für Planungsleistungen der U-Bahn-Netzerweiterung zurückzuführen.

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2017 deutlich um 31,6 Mio. € auf 572,5 Mio. €.

Beim Materialaufwand haben sich unter anderem die Kosten für Dieselkraftstoff aufgrund der gestiegenen Fahrleistung der HOCHBAHN-Busse und der Zunahme des durchschnittlichen Preises für Diesel um 0,07 € pro Liter um 1,6 Mio. € auf 17,8 Mio. € erhöht.

Bei den Personalaufwendungen entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr aufgrund von Tariflohnsteigerungen und durch die höhere Mitarbeiterzahl. Zudem fielen die Aufwendungen aus der Anpassung diverser Personalrückstellungen an ihren Erfüllungsbetrag zum 31. Dezember 2017 höher aus als im Vorjahr. In Summe sind die Personalaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 13,5 Mio. € auf 253,1 Mio. € gestiegen.

Der Rückgang der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Jahr 2017 um 14,0 Mio. € war hauptsächlich auf die im Vorjahr enthaltenen Einmalaufwendungen aus der Bildung einer Rückstellung zur Deckung des zukünftigen Finanzbedarfs der agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (agilis E) in Höhe von 16,0 Mio. € zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2017 fielen Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 3,6 Mio. € (2016: 0,9 Mio. €) an. Die Planungen für Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH (Jasper) und Süderelbe Bus GmbH weisen unter Berücksichtigung einer Anpassung der Personalkosten an das Tariflohniveau der HOCHBAHN rückläufige Ergebnisse aus. Daher wurden diese Beteiligungen wertberichtigt.



Die operative Ertragskraft nahm im Wesentlichen durch den Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 14,0 Mio. € auf 54,7 Mio. € gestiegen.

Infolge der deutlichen Zunahme der Gesamtleistung um 31,6 Mio. € und des starken Anstiegs im operativen Ergebnis im Geschäftsjahr 2017 konnte der Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 6,0 Mio. € auf 44,9 Mio. € (-11,8%) verringert werden.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN lag im Jahr 2017 mit 92,9% um 1,3 Prozentpunkte und somit deutlich über dem entsprechenden Vorjahreswert (91,6%). Er stellt damit erneut einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Jahresfehlbetrag (Mio. €)	2017	2016	2015
Jahresfehlbetrag	44,9	50,9	60,2

Kostendeckungsgrad (%)	2017	2016	2015
Kostendeckungsgrad	92,9	91,6	89,6

### 2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2017 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2017	5,0 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+ 27,6 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 201,3 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 176,2 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2017	7,5 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2017 bestand aus liquiden Mitteln.

Zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von 243,0 Mio. € vor Zuschüssen und zur planmäßigen Tilgung von Altdarlehen in Höhe von 46,4 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2017 vier langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 150,0 Mio. € aufgenommen.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 650,1 Mio. €. Damit ergab sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 103,6 Mio. € bzw. 19,0%.

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 4,1 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 2017 jederzeit gewährleistet.



## Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2017 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 243,0 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 70,9 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 172,2 Mio. € wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 77,6 Mio. €, auf Maßnahmen für den U-Bahn-Neubau (Bau einer Kehr- und Abstellanlage, Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken, Verbindungsbauwerk Haltestelle Elbbrücken zur S-Bahn) 23,0 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 16,1 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 12,9 Mio. €, auf den Neubau der U-Bahn-Werkstatt Billstedt 5,7 Mio. €, auf den Neubau des Stellwerks Barmbek 4,7 Mio. € und auf die Beschaffung von Arbeitsloren 3,5 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Modernisierung und Erhaltung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 57,1 Mio. € investiert, davon 42,4 Mio. € für Busbeschaffungen, 11,3 Mio. € für den Neubau des Betriebshofes Gleisdreieck, 1,4 Mio. € für die WLAN-Einrichtung in Bussen sowie 0,5 Mio. € für die Videoausrüstung von Bussen.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 4,1 Mio. € investiert, unter anderem für Räumlichkeiten des ehemaligen Jasper Betriebshofes (1,3 Mio. €), die Fahrkartenautomaten (0,3 Mio. €), den E-Ticketing-Vollbetrieb (0,2 Mio. €), das Projekt switchh (0,2 Mio. €) und für automatische Fahrgastzählgeräte (0,1 Mio. €).

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen Zuführungen zu den Kapitalrücklagen der HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG in Höhe von 9,6 Mio. €.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2017 Mio. €	2017 Anteil %	2016 Mio. €	2015 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
– DT5	77,6	31,9	114,1	107,6
– U-Bahn-Neubau U4	23,0	9,5	25,9	32,0
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
– Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	71,6	29,5	47,9	42,9
<b>Zwischensumme U-Bahn</b>	<b>172,2</b>	<b>70,9</b>	<b>187,9</b>	<b>182,5</b>
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	57,1	23,5	27,3	29,6
Gemeinsame Anlagen	4,1	1,6	3,1	2,0
Finanzanlagen <sup>1</sup>	9,6	4,0	6,9	10,8
<b>Gesamtinvestitionen</b>	<b>243,0</b>	<b>100,0</b>	<b>225,2</b>	<b>224,9</b>

<sup>1</sup> ohne Veränderungen im Wertpapiervermögen



### 2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2017 gegenüber dem Vorjahresende um 118,3 Mio. € und damit um 11,4 % auf 1.156,6 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 1,4 Prozentpunkte auf 12,3 %.

Aktiva	2017 Mio. €	2017 Anteil %	2016 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	915,7	79,2	799,2
Finanzanlagen	153,4	13,3	147,2
Vorräte	19,8	1,7	19,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14,6	1,3	11,4
Flüssige Mittel	7,5	0,6	5,0
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	45,6	3,9	55,7
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.156,6</b>	<b>100,0</b>	<b>1.038,3</b>

Passiva	2017 Mio. €	2017 Anteil %	2016 Mio. €
Eigenkapital	142,4	12,3	142,4
Pensionsrückstellungen	70,9	6,1	65,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	652,4	56,4	548,1
Übrige Rückstellungen	148,5	12,9	161,4
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	33,9	2,9	39,3
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	108,5	9,4	81,3
<b>Summe Passiva</b>	<b>1.156,6</b>	<b>100,0</b>	<b>1.038,3</b>

### 2.4 Mitarbeiter der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum 31. Dezember 2017 gegenüber dem Vorjahresende um 87 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015
Vollzeitkräfte	4.536	4.442	4.418
Teilzeitkräfte	421	408	391
Vorstände	4	4	4
Auszubildende	122	142	164
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>5.083</b>	<b>4.996</b>	<b>4.977</b>

### Tarifabschluss

Der Entgelttarifvertrag wurde von der Gewerkschaft ver.di fristgerecht zum 30. April 2018 gekündigt. Die Tarifparteien treten dementsprechend ab Mai 2018 in Tarifverhandlungen.



### **Duales Studium/Berufsausbildung**

Mit Beginn des neuen Ausbildungsjahrgangs 2017 wurde der Ausbildungsberuf Kauffrau/-mann für Dialogmarketing in Teilzeit mit zwei Stellen erfolgreich eingeführt. Im Jahr 2018 wird das Angebot der Teilzeit-Ausbildung bei der HOCHBAHN weiter ausgebaut. Neben vier Ausbildungsplätzen in Teilzeit im kaufmännischen Bereich (Fachrichtung Dialogmarketing) wird erstmals in Hamburg ein Ausbildungsplatz im technisch-gewerblichen Bereich in der Fachrichtung Elektroniker/-in für Geräte und Systeme in Teilzeit eingerichtet.

Auch das Angebot von technischen dualen Studiengängen wurde im Jahr 2017 erweitert. Seit dem Wintersemester 2017/2018 wird erstmals eine Studentin in der dualen Fachrichtung Mechatronik in Kooperation mit der Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) ausgebildet. Zum Herbst 2018 wird das Angebot an technischen dualen Studiengängen um die Fachrichtung Bauingenieurwesen an der Hochschule 21 in Buxtehude durch eine weitere Stelle ergänzt. Zudem werden im Jahr 2018 wieder bis zu zwei Wirtschaftsinformatiker in Kooperation mit der Nordakademie in Elmshorn ausgebildet.

### **Integration von Flüchtlingen**

Die HOCHBAHN hat im Jahr 2017 in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter einen Ausbildungskurs mit 16 Flüchtlingen initiiert. Der erste Teil der Ausbildung umfasste neben Deutschkursen auch die Pkw-Führerscheinausbildung. Die ab Mai 2017 begonnene Busführerscheinausbildung mit anschließendem Praktikum konnte bisher von zehn Teilnehmern erfolgreich abgeschlossen werden. Zum 1. Februar 2018 wurden diese zehn Teilnehmer als Mitarbeiter in den Busfahrdienst der HOCHBAHN übernommen. Für das Jahr 2018 ist ein neuer Ausbildungskurs mit ca. 15 Flüchtlingen geplant.

### **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. In der Aufsichtsratsitzung am 2. März 2017 wurde nachträglich festgelegt, dass diese Quoten bis zum 31. Dezember 2020 gelten sollen. Zum Stichtag 31. Dezember 2017 entsprach die angestrebte Quote für den Aufsichtsrat mit 37,5% weiblicher Aufsichtsratsmitglieder dem Zielwert. Der Frauenanteil des Vorstandes entsprach mit 25% ebenfalls dem Zielwert.

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 2. März 2017 über seine festgelegte Geschlechterquote für die erste und zweite Managementebene unterhalb des Vorstands informiert. Danach beträgt der Zielwert für die erste Managementebene unter Berücksichtigung der Geschäftsführer der Tochtergesellschaften mindestens 28% und für die zweite Managementebene mindestens 19%. Beide Zielwerte gelten bis zum 31. Dezember 2020. Zum Stichtag 31. Dezember 2017 lag der Frauenanteil auf der ersten Managementebene bei 25% und auf der zweiten Managementebene bei 18%. Derzeit werden beide Werte nicht erreicht, die HOCHBAHN bemüht sich jedoch verstärkt um eine Zielwerterreichung.

### **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

##### Linienerlängerung der U4

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 ist vor dem Hintergrund der fortschreitenden Bebauung in der östlichen HafenCity erforderlich. Dazu wird die bisherige Strecke der U4 um rund 1,3 Kilometer fortgeführt. Die Streckenerlängerung 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 dieser Maßnahmen 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 Oktober 2017 in Betrieb genommen. Im Bereich der Tunnel- und Trogstrecke konnten die Rohbau- und Gleisbauarbeiten bis September 2017 abgeschlossen werden. Anschließend erfolgten die Verlegung der Streckenkabel und die Installation der Zugsicherungsanlagen im Gleisbereich. Die Montage des Stahltragwerks des Haltestellendachs wurde im Sommer 2017 fertiggestellt, die der Glasscheiben in wesentlichen Teilen bis Ende Oktober 2017 abgeschlossen. Im Jahr 2018 erfolgen der raumbildende Ausbau und die Fertigstellung der technischen Gebäudeausrüstung innerhalb der Haltestelle. Das Verbindungsbauwerk zwischen U- und S-Bahn-Haltestelle Elbbrücken soll im Mai 2018 in zwei Teilen über der Versmannstraße und den Fernbahngleisen der Deutschen Bahn eingehoben werden. Die Betriebsaufnahme dieses Abschnittes der U-Bahn-Linie U4 soll planmäßig im Dezember 2018 erfolgen. Aufgrund günstigerer Vergaben und nicht eingetretener Baugrundrisiken zeichnet sich eine Unterschreitung des Projektbudgets um rund 20 Mio. € ab.

##### 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 bereits bis Ende 2016 insgesamt 21 Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

In den folgenden Stufen für die weiteren Haltestellen (davon vier in Schleswig-Holstein) mit Baubeginn ab dem Jahr 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 alle Haltestellen lagen die Ergebnisse bis Ende 2017 vor. An insgesamt fünf Haltestellen aus der zweiten Stufe wurde im Berichtsjahr 2017 der barrierefreie Ausbau fertiggestellt. Hierbei handelt es sich um die U1-Haltestellen Ahrensburg Ost, Ahrensburg West und Schmalenbeck in Schleswig-Holstein sowie Buchenkamp und Buckhorn. Die Haltestelle Merkenstraße (U2) wurde im Januar 2018 fertiggestellt.

An insgesamt sechs weiteren Haltestellen (Langenhorn Nord, Hoheluftbrücke, Habichtsstraße, Uhlandstraße, Lübecker Straße (U3), Meiendorfer Weg) wurden die Umbauarbeiten begonnen. Alle Haltestellen werden voraussichtlich 2018 fertiggestellt sein. Die im Jahr 2016 begonnenen Bauarbeiten an den Haltestellen Joachim-Mähl-Straße und Hagendeel wurden 2017 fortgeführt. Aufgrund der Komplexität dieser beiden Haltestellen erfolgt die bauliche Fertigstellung ebenfalls im Jahr 2018.



Für sechs weitere Haltestellen (Alter Teichweg, Lohmühlenstraße, Lübecker Straße (U1), Ritterstraße, Straßburger Straße, Wandsbeker Chaussee) liegt der Zuwendungsbescheid für die Bauausführungsleistungen vor. Die Bauarbeiten beginnen ab Sommer 2018. Die Fertigstellung dieser Umbaumaßnahmen ist für das Jahr 2019 vorgesehen.

Des Weiteren liegt der Zuwendungsbescheid für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung der für die Jahre 2019 und 2020 auszubauenden fünf Haltestellen (Mönckebergstraße, Rathaus, Landungsbrücken, Fuhlsbüttel Nord, Klein Borstel) vor. Für diese Haltestellen werden seit Sommer 2017 die Entwurfsplanungen erarbeitet. Der Förderbescheid für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung der im Jahr 2021 auszubauenden drei Haltestellen Jungfernstieg (U1), Messberg und Steinstraße liegt seit April 2017 vor. Der Förderantrag für die Bauausführungsleistungen an den Haltestellen Mönckebergstraße, Rathaus, Jungfernstieg (U1), Messberg und Steinstraße soll im Herbst 2018 gestellt werden. Für die Haltestellen Landungsbrücken, Klein Borstel und Fuhlsbüttel Nord wird der Förderantrag voraussichtlich im zweiten Quartal 2018 eingereicht.

Die weitere Realisierung der darüber hinaus noch barrierefrei auszubauenden fünf Haltestellen soll kontinuierlich in der nächsten 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 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 liegt seit August 2017 der Planfeststellungsbeschluss vor. Zur Finanzierung der Baumaßnahme wurde ein Förderbescheid über 19,5 Mio. € durch die Freie und Hansestadt Hamburg im März 2017 erteilt.

Bis Ende 2017 wurden die Ausführungsplanungen erstellt und erste EU-weite Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Die Rohbau-, Erdbau- und Verbauarbeiten wurden im Dezember 2017 vergeben.

Im Januar 2018 wurde die Baustelle eingerichtet. Erste Bauarbeiten begannen im Februar 2018. Im Jahr 2018 sind zwei Betriebsunterbrechungen der U1 vorgesehen. Die erste Betriebsunterbrechung erfolgte parallel zu den Frühjahrsferien im März. Die zweite Betriebsunterbrechung ist für die Herbstferien ab dem 29. September 2018 geplant. Die Inbetriebnahme der Haltestelle ist für Ende 2019 vorgesehen.

Das Projekt Verlängerung der U4 auf die Horner Geest war im Jahr 2017 geprägt von der Erstellung der Entwurfsplanung. Diese konnte planmäßig Ende des Jahres zum Abschluss gebracht werden. Im Frühjahr 2017 wurde die sogenannte Abstimmungsunterlage, die auf Grundlage der Entwurfsplanung erstellt wurde, an die Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur Stellungnahme verschickt. Die Stellungnahmen der TÖB flossen in die Gestaltung der Entwurfsplanung ein. Ende Mai 2018 ist die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen vorgesehen. Unmittelbar im Anschluss daran sollen die Ausführungsplanung und die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen vorangetrieben werden. Dafür wurde ein weiterer Zuwendungsantrag in Höhe von 4,8 Mio. € gestellt. Der entsprechende Zuwendungsbescheid hierzu liegt seit November 2017 vor.



Die Planungen für den Neubau der U-Bahn-Linie U5 wurden im Berichtsjahr 2017 fortgeführt, dabei wurden mehrere Meilensteine erreicht.

Für den Planungsabschnitt U5 Ost (Bramfeld – City Nord) wurde die Vorplanung im Jahr 2017 abgeschlossen. Aufgrund wirtschaftlicher Gesichtspunkte und wegen insgesamt positiver Auswirkungen auf die Linie U5 wurde für eine alternative Trassenführung mit einer Haltestelle im Bereich Fuhlsbüttler Straße/Nordheimstraße eine Vorplanung erstellt. Nach der Entscheidung des Lenkungskreises über den finalen Trassenverlauf im Dezember 2017 werden die Vorplanung der Vorzugsvariante mit dieser Linienführung finalisiert und unmittelbar danach die Entwurfsplanung erstellt, sodass Anfang 2019 die Planfeststellungsunterlagen eingereicht werden können. Der Baubeginn wird unverändert für Ende 2021 angestrebt.

Für den Planungsabschnitt U5 Mitte (City Nord – Innenstadt – Siemersplatz/Stellingen) wurde die Machbarkeitsuntersuchung Ende 2017 weitgehend fertiggestellt. Die Vergabe der Vorplanung ist für Sommer 2018 und der Abschluss ist für Mitte-2020 vorgesehen. Hierfür wurde bei der Freien und Hansestadt Hamburg ein Zuwendungsantrag über 28,8 Mio. € eingereicht, der Zuwendungsbescheid wird im zweiten Quartal 2018 erwartet.

Die Konzeptstudie für den Planungsabschnitt Hamburger Westen (Stellingen bzw. Diebsteich – Lurup – Osdorfer Born) wurde Ende 2016 mit je einer Vorzugsvariante für S-Bahn und U-Bahn beendet. Nach Auswahl eines Generalplaners wird bis voraussichtlich zum zweiten Quartal 2019 eine Machbarkeitsuntersuchung in Kooperation mit der S-Bahn-Hamburg erarbeitet. Für die Machbarkeitsuntersuchung liegt ein Zuwendungsbescheid der Freien und Hansestadt Hamburg über 3,2 Mio. € vor.

Die Projekte zur Netzentwicklung der U-Bahn befinden sich terminlich und finanziell im Rahmen der Planung.

### **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 (BWVI) mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) ist die HOCHBAHN als Nutzer der Infrastruktur wesentlich an diesem Projekt beteiligt. Unter dem Begriff „Busoptimierungsprogramm“ sind hier die kurz- und mittelfristig umzusetzenden Aktivitäten am Fahrweg und an den 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 ist erst aufgrund der realisierten Optimierungsmaßnahmen möglich geworden und hat sich inzwischen gut etabliert.



Im Jahr 2017 wurden zahlreiche Vorrangschaltungen entlang der MetroBus-Linien 6, 7, 20 und 25 neu in Betrieb genommen oder deren Wirkung optimiert. Zudem konnten weitere Arbeiten auf den MetroBus-Linien 6, 20 und 25 abgeschlossen werden, darunter der Umbau der Haltestellen Kapstadtring, Hebbelstraße, Beethovenstraße und U Mundsburg. Allerdings mussten einzelne Maßnahmen aufgrund der Umsetzung verkehrlicher Infrastrukturmaßnahmen der Stadt Hamburg entgegen der Planung in das Jahr 2018 verschoben werden.

Verfahren zur Beteiligung der Anwohner an den Planungen am Borgweg (Linie 6) und in der Max-Brauer-Allee (Linien 20, 25) wurden noch im Jahr 2017 erfolgreich beendet.

Für das Jahr 2018 liegt der Fokus auf den MetroBus-Linien 6, 20 und 25. Für den Borgweg werden die Planungen des Umbaus derzeit finalisiert. Die Umsetzung soll im Jahr 2019 erfolgen. Mit dieser Maßnahme werden die Arbeiten an der Linie 6 voraussichtlich abgeschlossen. Auf den MetroBus-Linien 20 und 25 sollen im Jahr 2018 mehrere größere Baumaßnahmen begonnen werden, unter anderem am Alsenplatz, im Überseering und in der Hebebrandstraße. Hierbei handelt es sich sowohl um Haltestellenausbauten als auch um Lichtsignalanlagen-Bevorrechtigungen, wobei oftmals der gesamte Straßenraum (inklusive Fuß- und Radwege) saniert und neu geordnet wird. Zudem wird das im Jahr 2017 begonnene Beteiligungsverfahren zum Eppendorfer Marktplatz fortgeführt und voraussichtlich im ersten Halbjahr 2018 abgeschlossen. Eine Fertigstellung der Linien 20 und 25 ist für den Zeitraum 2019 bis 2020 vorgesehen.

Ferner sollen im Jahr 2018 die Planungen zum „Ausbauziel B“ des Busoptimierungsprogramms aufgenommen werden. Im Rahmen des Ausbauziels B sollen beginnend ab dem Jahr 2019 auch die MetroBus-Linien 4, 14, 23 und 26 eine durchgängige Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und eine Ertüchtigung der Haltestellen-Infrastruktur erhalten.

### **Direktvergabe Bus**

Am 19. August 2014 stimmte die Senatskommission für öffentliche Unternehmen zu, die HOCHBAHN und die VHH aufzufordern, die Voraussetzungen für eine Direktvergabe zu schaffen. So sollen die Verkehrsunternehmen unter anderem 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 (PwC) hat die HOCHBAHN gemeinsam mit den beiden Verkehrsbetrieben Benchmark-Instrumente entwickelt und für ausgewählte Funktionsbereiche Vergleichsdaten aus den Jahren 2012 und 2014 gegenübergestellt. Für 2018 ist ein erneuter Vergleich geplant.

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 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, sodass noch mehr Unabhängigkeit vom eigenen Pkw möglich ist.

Hamburg ist auf dem Weg zur Modellstadt für umweltfreundliche und intelligente Verkehrskonzepte. Der ÖPNV wird ausgebaut und mit ergänzenden Angeboten wie Car-, Bike- und Scooter-Sharing, Taxi sowie innovativen Shuttle-Services verknüpft. Kombiniert mit emissions- und geräuscharmen Antriebssystemen sollen die Stadt leiser und ihre Luft sauberer sowie multimodale und intermodale Mobilität zugleich selbstverständlicher, einfacher und attraktiver werden.

Grundlage dafür ist eine digitale Infrastruktur bzw. Plattform, die alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote vernetzt und für Hamburgerinnen und Hamburger jederzeit einfach und komfortabel zugänglich macht. In Zeiten zunehmender Digitalisierung soll der breiten Bevölkerung ein verlässlicher und zukunftssicherer digitaler Zugang zu urbaner Mobilität – sowohl per Bahn, Bus, Taxi als auch mit Sharing-Angeboten – ermöglicht werden. Die HOCHBAHN hat als größtes Verkehrsunternehmen im HVV diese Aufgabe übernommen.

Vor diesem Hintergrund ist die HOCHBAHN im August 2017 eine Kooperation mit der Upstream next level mobility GmbH (Upstream), einem Tochterunternehmen der Wiener Linien GmbH & Co KG, eingegangen. HOCHBAHN und Upstream eint die gemeinsame Zielsetzung, eine unabhängige, kommunale, digitale Infrastruktur für urbane Mobilität zu schaffen und diese gemeinsam weiterzuentwickeln. Die Hamburger Infrastruktur soll auf Grundlage eines umfassenden Technologie- und Know-how-Transfers von Upstream an die HOCHBAHN (einschließlich aller notwendigen Rechte für eigenständigen Betrieb und Weiterentwicklung durch die HOCHBAHN) etabliert werden. Dieses schafft die notwendige Voraussetzung, um dann auf Basis gemeinsamer Technologie und wechselseitigen Know-how-Transfers das existierende bzw. entstehende Innovations- und Forschungspotenzial bestmöglich im Sinne umfassender städtischer Mobilitäts-Services zu nutzen und so mit dem sich dynamisch entwickelnden Mobilitätsmarkt Schritt zu halten. Der Umsetzungsprozess wurde bereits Anfang Oktober 2017 mit dem Ziel gestartet, im Herbst 2018 eine neue Plattform für einen umfassenden Mobilitätsservice in Hamburg auf den Markt zu bringen.



Parallel ist auch im Bereich der switchh Punkte eine dynamische Entwicklung zu verzeichnen. Neben der Eröffnung von zwei weiteren Standorten am Bahnhof Barmbek und an der U-Bahn-Haltestelle Hallerstraße im Jahr 2017 wurde mit dem Bau des fünfzehnten switchh Punktes, gelegen an der U-Bahn-Haltestelle Schlump, begonnen. Die Fertigstellung erfolgte im Februar 2018. Darüber hinaus wurde Mitte November 2017 im Kontext des Projektes „Firstmover“ der erste switchh Punkt in einem verdichteten Quartier (Ottensen/Bei der Reitbahn), abseits einer Schnellbahnhaltestelle, eröffnet. Für das Jahr 2018 ist ein deutlicher Ausbau von sogenannten dezentralen switchh Punkten im verdichteten Raum vorgesehen. Zudem wurden 2017 die wesentlichen Voraussetzungen geschaffen, um im Jahr 2018 switchh Punkte umfassend mit Ladeinfrastruktur auszustatten. Dies ist die Grundlage für die Elektrifizierung eines relevanten Fahrzeugflottenanteils der Anbieter car2go und DriveNow bis Ende 2019.

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

Die Stadt Hamburg hat der HOCHBAHN und allen weiteren Hamburger Verkehrsunternehmen den politischen Auftrag erteilt, ab 2020 ausschließlich lokal emissionsfreie Busse zu beschaffen. Die HOCHBAHN ist daher aufgerufen, sämtliche Vorkehrungen zu treffen, um diesen Auftrag zu erfüllen.

Im Juli 2017 hat die HOCHBAHN als erstes großes Verkehrsunternehmen in Deutschland eine Ausschreibung für 60 emissionsfrei angetriebene Busse, deren Beschaffungen für die Jahre 2018 bis 2020 geplant sind, gestartet. Dabei handelt es sich um reine Batteriebusse, für die garantierte Reichweiten von 150 km (30 Fahrzeuge in den Jahren 2018/2019) bzw. 200 km (30 Fahrzeuge im Jahr 2020) gefordert werden. Das Ergebnis der Ausschreibung wird für das Frühjahr 2018 erwartet.

Neben den Fahrzeugen ist auch die Ausrichtung der Infrastruktur auf eine komplett elektrisch angetriebene Busflotte unerlässlich. Erste Maßnahmen wie die Errichtung von Ladevorrichtungen für E-Busse, Facharbeitsplätze in der Werkstatt und die Qualifizierung des Personals wurden bereits auf dem Betriebshof Hummelsbüttel getroffen. Mit dem Neubau des Betriebshofes Gleisdreieck wird eine weitere wichtige Voraussetzung für die Beschaffung, Wartung und Versorgung lokal emissionsfreier Busse geschaffen. Die Fertigstellung wird zum Jahresende 2018 erwartet und die Betriebsaufnahme ist für das Frühjahr 2019 geplant. In der Folge ist dann die vorhandene Infrastruktur aller weiteren Betriebshöfe schrittweise auf die neue Bustechnik umzustellen. Die bereits vorhandenen Kapazitäten in Hummelsbüttel werden noch in diesem Jahrzehnt ausgebaut. Die übrigen Betriebshöfe folgen schrittweise im Anschluss daran.

Die Neu- und Weiterentwicklung der digitalen Infrastruktur wird ebenfalls ein wichtiger Baustein für einen reibungslosen und effizienten Fahrgastbetrieb sein. In diesem Zusammenhang wird das vorhandene Betriebshofmanagementsystem (BMS) zu einem E-BMS modifiziert, mit dem dann die Steuerung der Betriebshöfe und die Koordination der elektrisch angetriebenen Flotte durch die Bus-Leitstelle erfolgen können. Ergänzend wird ein Last- und Lademanagementsystem (LMS), mit dem der Strombezug und die Ladevorgänge abgestimmt und optimiert werden, entwickelt. Die Systeme sollen zur Betriebsaufnahme des Betriebshofes Gleisdreieck im Jahr 2019 in die digitale Infrastruktur der HOCHBAHN implementiert sein.

Die genannten Veränderungen werden sich auch auf das für das System Bus benötigte Personal wie Fahrer oder Mitarbeiter der Betriebslenkung und Werkstatt auswirken. Bereits vorhandenes Personal muss entsprechend geschult werden und für neues Personal sind neue Einstellungsbedingungen zu definieren.

Um den durch die Stadt erteilten Auftrag zielgerichtet erfüllen zu können, wurde in der HOCHBAHN eigens ein interdisziplinäres Projektmanagement mit bereichsübergreifender Projektorganisation installiert.



### **Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN**

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2017 einen Fehlbetrag von 44,9 Mio. € und einen damit verbundenen Kostendeckungsgrad von 92,9% erreicht. Geplant war zunächst ein Fehlbetrag von 52,0 Mio. €. Im Rahmen der Fortschreibung wurde der geplante Fehlbetrag auf 45,1 Mio. € reduziert. Dies war im Wesentlichen auf die besser als budgetierte Entwicklung der HVV-Pool-Einnahmen und einen gegenüber der ursprünglichen Planung weniger starken Dieselpreisanstieg zurückzuführen. Der tatsächliche Fehlbetrag weicht lediglich um 0,2 Mio. € vom fortgeschriebenen Fehlbetrag ab.

Für das Jahr 2018 wird mit einem Fehlbetrag in Höhe von 59,5 Mio. € geplant. Maßgeblich begründet sich der Anstieg des Fehlbetrags im Vergleich zum Jahr 2017 in steigenden Kapitalkosten, die überwiegend durch die Fahrzeugbeschaffungen im Bus- und U-Bahn-Bereich bestimmt werden. Hinzu kommen steigende Personalkosten aufgrund erhöhter Personalbedarfe, bedingt durch eine höhere Leistung sowie geplante Tariflohnsteigerungen. Diese zusätzlichen Kosten können nur teilweise durch steigende Erlöse kompensiert werden, sodass das Ergebnissniveau des Jahres 2017 nicht erreicht werden kann.

### **3.2 Risiko- und Chancenbericht** **Risiko- und Chancenmanagement**

Die Verfahrensweise zur Identifikation, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken und Chancen, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben, 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.

Das Ziel des Risikomanagements besteht darin, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und wirksam zu steuern.

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 infolgedessen die 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 langfristig den Erhalt des Regionalisierungsgesetzes sowie des GVFG-Bundesprogramms. Demnach werden die Regionalisierungsmittel ausgehend von einem Volumen in Höhe von 8,2 Mrd. € (Stand: 2016) ab dem Jahr 2017 bis einschließlich 2031 jährlich um 1,8 % erhöht und auf die Länder verteilt. Das GVFG-Bundesprogramm wird über das Jahr 2019 hinaus unbefristet fortgesetzt. Allerdings hat eine beschlossene „Versteinerungsklausel“ zur Folge, dass eine GVFG-Änderung erst wieder ab dem 1. Januar 2025 zulässig ist. Die Mittelhöhe ist damit bis Ende 2024 auf dem heutigen Niveau von 333 Mio. € festgelegt. Außerdem blockiert die „Versteinerung“ auch inhaltliche Änderungen am GVFG-Bundesprogramm.

Für die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz haben sich Bund und Länder verständigt, die bisherige Regelung im Jahr 2019 enden zu lassen. Danach wird der Bund nur noch allgemeine Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen leisten. Die bisherige Zweckbindung zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entfällt. An dieser Stelle sind nun die Länder verpflichtet, die entsprechenden Rahmenbedingungen und Planungssicherheit für den Ausbau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen.

Der Umfang der Zuschüsse aus Landesmitteln der Freien und Hansestadt Hamburg unterliegt weiter großen Schwankungen und wird auch zukünftig maßgeblich vom barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestellen bestimmt.

Rückläufige Zuschüsse könnten künftig 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 würden mittelfristig zu Ergebnisbelastungen führen.

#### **Kostenstrukturanpassungen - Busverkehre**

Das vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg vorgegebene Ziel, ab dem Jahr 2020 nur noch lokal emissionsfreie Busse anzuschaffen, führt bereits in der jetzigen Phase zu einem steigenden Anteil an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Im Vergleich zu Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben sind für deren Wartung und Instandhaltung höhere Aufwendungen anzusetzen. Die Einhaltung eines wettbewerblichen Kostenniveaus ist Grundvoraussetzung für die geplante Direktvergabe der Busverkehre ab dem Jahr 2020 durch die Freie und Hansestadt Hamburg.



### **Unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs**

Eine unzureichende Berücksichtigung tatsächlicher Aufwandserhöhungen bei der Anpassung der Tarifstruktur im Verbundgebiet durch den Aufgabenträger könnte bei der HOCHBAHN zu einem Anstieg des Defizits führen. Die Möglichkeit, Aufwandserhöhungen durch interne Einsparungen auszugleichen, besteht nur in geringem Umfang. Auf der Basis von Absprachen zwischen den Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sowie dem Aufgabenträger orientiert sich die Fortschreibung der Tarife an den Erhöhungen ausgewählter Aufwandspositionen.

### **Werthaltigkeit der Finanzanlage BeNEX**

In der HOCHBAHN-Beteiligung BeNEX wurden alle Aktivitäten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) außerhalb Hamburgs eingebracht. Der Wert dieser Finanzanlage wird im Zuge der jährlichen Abschlussarbeiten bei der HOCHBAHN regelmäßig untersucht. Ausbleibende Gewinnausschüttungen erfordern Korrekturen und können zu Wertberichtigungen führen. Auf Basis aktueller Planungen ist eine Reduzierung bzw. ein Ausfall von Beteiligungserträgen nicht erkennbar.

Unterschiedliche Auffassungen der Gesellschafter der BeNEX zur Finanzierungsverantwortung bei der Beteiligung agilis E haben zu einer gerichtlichen Überprüfung dieses Sachverhalts geführt. In der ersten Instanz erging im Jahr 2016 ein Urteil zu Ungunsten der HOCHBAHN. Gegen dieses Urteil hat die HOCHBAHN Berufung eingelegt. Weitere Korrekturen auf den aktuellen Wert der Finanzanlage können in Verbindung mit neuen Sachverhalten nicht ausgeschlossen werden.

### **Ausschreibungen von Bus-Verkehrsleistungen**

Bis Ende des Jahres 2019 ist die Grundlage für die Erbringung der Busverkehre durch die HOCHBAHN die Betrauung. Mit deren Beendigung besteht grundsätzlich das Risiko einer wettbewerblichen Vergabe der Verkehre. Die HOCHBAHN strebt eine Direktvergabe dieser Verkehre durch die Freie und Hansestadt Hamburg an. Zur Schaffung der Voraussetzungen wurden interne Untersuchungen in verschiedenen Arbeitsgruppen mit dem Ziel geführt, weitere Optimierungspotenziale zu erschließen sowie eine EU-konforme Lösung für die Beteiligung an der BeNEX zu finden.

### **Personalrisiken**

Der demografische Wandel und ein sich verengender Arbeitsmarkt erfordern ein Umdenken im Personalmarketing sowie zunehmende Anstrengungen in der Rekrutierung. Hierzu zählen zielgruppenspezifische Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Arbeitgeberattraktivität, Nachwuchsförderung und Erarbeitung von Personalentwicklungsprogrammen. Eine verstärkte Ansprache von Bewerberinnen und der Hinweis auf die Möglichkeit einer beruflichen Laufbahn in allen Unternehmensbereichen der HOCHBAHN fanden im Berichtsjahr positive Resonanz.

Ein Anstieg der Fehlzeitenquote führt zu einem Anstieg der Personalaufwendungen. Das zunehmende Durchschnittsalter der Beschäftigten der HOCHBAHN, die Anhebung der Regelaltersgrenze sowie der Wegfall von Frühverrentungsmöglichkeiten können zu einem weiteren Anstieg der Fehlzeitenquote führen. Mithilfe eines unternehmensweiten Programms zum Gesundheitsmanagement wird dieser Entwicklung 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. Möglichkeiten der Verbesserung der Eigenkapitalquote werden mit dem Gesellschafter erörtert.

### **Autonomes Fahren und neue Mobilitätsdienstleistungen**

Erhebliche Chancen und Risiken können sich mittelfristig durch die Möglichkeit des autonomen Fahrens sowie durch neue Mobilitätsdienstleistungen ergeben.

Der erwartete technische Fortschritt in der Automatisierung von Fahrzeugen sowie der Konnektivität zwischen Fahrzeug und Infrastruktur werden die Möglichkeit eröffnen, autonom zu fahren. Diese Entwicklung könnte dazu führen, dass eine steigende Nachfrage privater Haushalte nach autonom fahrenden Fahrzeugen zu einem Anstieg des Individualverkehrs am Modal Split führt. Neben dieser möglichen Entwicklung ergeben sich durch das autonome Fahren auch neue Geschäftsmodelle, die im ÖPNV eine Rolle spielen könnten.

Neue Mobilitätsdienstleister stellen mit ihren Angeboten eine Konkurrenz zum Geschäftsmodell des ÖPNV dar. Sie tragen einem zunehmenden Bedarf an individualisierten Mobilitätsangeboten Rechnung. Belastbare Erkenntnisse darüber, ob diese neuen Mobilitätsdienste dazu führen, dass weniger Menschen eigene Fahrzeuge besitzen und damit verstärkt auf diese Dienste und den ÖPNV zurückgreifen, liegen noch nicht vor.

### **Zusammenfassende Risikoposition**

Im Jahr 2017 wurden turnusmäßig zwei RCM-Inventuren im HOCHBAHN-Konzern durchgeführt. In der Inventur zum Jahresende wurden 81 Risiken bei der HOCHBAHN identifiziert. Hiervon entfielen 24 auf die Kategorie Kontrahenten, elf auf Markt, 18 auf Allgemeine Rahmenbedingungen, 23 auf Technik und Organisation sowie fünf auf Konzern. Bei der Kategorie Konzern handelt es sich um Risiken, die der HOCHBAHN aus dem Verhältnis zu ihren Beteiligungen erwachsen könnten.

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 Risikoposition hat sich im Vergleich zum Vorjahr durch den Wegfall von Risiken geringfügig verbessert.

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 2017.



## Chancen

Im Folgenden werden die wesentlichen Chancen für die HOCHBAHN erläutert:

### Strategische Chancen

Die digitale Informationserfassung, -verarbeitung, -analyse und -verbreitung stellen für viele Unternehmen die 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 sowie mit smarterer Datennutzung und der Entwicklung innovativer Angebote können mittelfristig die Wünsche und Anforderungen der Kunden genauer ermittelt und bedarfsgerechtere 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 dem Jahr 2020 nur noch lokal emissionsfreie Busse anzuschaffen. Mit der von der HOCHBAHN und der VHH initiierten gemeinsamen Beschaffungsinitiative 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 und Kunden zu gewinnen. Durch die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken sowie den geplanten Neubau der U5 werden zukünftige 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 einer weiter wachsenden Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten und angrenzenden Mobilitätsdienstleistungen zu profitieren.

Hamburg, den 29. März 2018

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

Henrik Falk

Claudia Güsken

Helmut König

Jens-Günter Lang



# 2017

## JAHRESABSCHLUSS

<b>GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>	<b>27</b>
<b>BILANZ</b>	<b>28</b>
<b>ANLAGENSPIEGEL</b>	<b>30</b>
<b>ANHANG</b>	<b>32</b>
Bilanzerläuterungen	34
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	36
Sonstige Angaben	38
Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2017	4.4



**Gewinn- und Verlustrechnung**  
der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

(€)	Anhang	2017	2016
1. Umsatzerlöse	(7)	525.081.751,84	508.570.686,31
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		20.357.171,03	16.947.560,58
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	27.082.768,46	15.391.612,52
<b>4. Gesamtleistung</b>		<b>572.521.691,33</b>	<b>540.909.859,41</b>
<b>5. Materialaufwand</b>			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-57.804.246,18	-51.115.301,93
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-173.860.977,59	-163.323.543,76
		<b>-231.665.223,77</b>	<b>-214.438.845,69</b>
<b>6. Personalaufwand</b>	(9)		
a) Löhne und Gehälter		-207.511.828,81	-196.112.838,51
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-45.634.658,97	-43.525.277,90
		<b>-253.146.487,78</b>	<b>-239.638.116,41</b>
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-75.067.861,85	-67.227.582,56
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-44.741.789,89	-58.778.998,90
9. Beteiligungsergebnis	(12)	8.555.189,23	12.158.974,05
10. Zinsergebnis	(13)	-20.947.558,37	-23.498.017,01
<b>11. Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-44.492.041,10</b>	<b>-50.512.727,11</b>
12. Sonstige Steuern		-401.052,69	-388.670,71
13. Erträge aus Verlustübernahme		44.893.093,79	50.901.397,82
<b>14. Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>



## Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT  
 zum 31. Dezember 2017

AKTIVA (€)	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
<b>A. Anlagevermögen</b>	(1)		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		1.687.502,00	870.078,00
2. Geleistete Anzahlungen		692.019,31	464.253,24
		<b>2.379.521,31</b>	<b>1.334.331,24</b>
<b>II. Sachanlagen</b>			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken		109.099.503,43	108.887.400,35
2. Technische Anlagen und Maschinen		678.759.833,23	549.009.671,23
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		19.122.564,70	12.702.658,98
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		106.333.739,39	127.212.352,60
		<b>913.315.640,75</b>	<b>797.812.083,16</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		135.130.473,00	129.094.473,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		1.057.260,21	1.237.525,49
3. Beteiligungen		155.990,25	401.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		9.301.873,53	8.691.147,54
5. Sonstige Ausleihungen		7.803.000,00	7.803.000,00
		<b>153.448.596,99</b>	<b>147.228.136,28</b>
		<b>1.069.143.759,05</b>	<b>946.374.550,68</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<b>I. Vorräte</b>			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		19.789.295,69	19.850.538,68
2. Waren		5.914,36	5.914,36
		<b>19.795.210,05</b>	<b>19.856.453,04</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		14.564.950,67	11.408.694,00
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		9.231.572,83	9.669.176,22
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.987.611,45	1.830.558,78
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		32.030.010,70	39.734.034,53
5. Sonstige Vermögensgegenstände		2.150.675,33	3.933.179,82
		<b>59.964.820,98</b>	<b>66.575.643,35</b>
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		<b>7.502.250,49</b>	<b>4.979.187,62</b>
		<b>87.262.281,52</b>	<b>91.411.284,01</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>175.309,98</b>	<b>545.558,12</b>
		<b>1.156.581.350,55</b>	<b>1.038.331.392,81</b>



PASSIVA (€)	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
<b>A. Eigenkapital</b>	(3+4)		
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>		<b>88.938.200,00</b>	<b>88.938.200,00</b>
<b>II. Kapitalrücklage</b>		<b>48.050.144,94</b>	<b>48.050.144,94</b>
<b>III. Gewinnrücklagen</b>			
1. Gesetzliche Rücklage		4.124.005,57	4.124.005,57
2. Andere Gewinnrücklagen		1.321.876,04	1.321.876,04
		<b>5.445.881,61</b>	<b>5.445.881,61</b>
		<b>142.434.226,55</b>	<b>142.434.226,55</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(5)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		70.895.368,00	65.772.333,00
2. Sonstige Rückstellungen		148.450.511,84	161.403.980,92
		<b>219.345.879,84</b>	<b>227.176.313,92</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(6)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		652.363.773,69	548.110.731,52
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		33.902.252,50	39.264.511,96
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		73.161.330,11	45.267.653,19
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		627,00	1.211.853,89
5. Sonstige Verbindlichkeiten		34.870.490,91	34.139.144,80
		<b>794.298.474,21</b>	<b>667.993.895,36</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>502.769,95</b>	<b>726.956,98</b>
		<b>1.156.581.350,55</b>	<b>1.038.331.392,81</b>



## Anlagenspiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT 2017

(T€)	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	Stand 01.01.17	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34.048	1.079	1.169	406
2. Geleistete Anzahlungen	464	289	0	-61
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>34.512</b>	<b>1.368</b>	<b>1.169</b>	<b>345</b>
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	82.430	1.530	3	10
1. b) Bauten auf fremden Grundstücken				
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	180.883	1.700	203	3.706
bb) Übrige Bauten	82.820	290	3	121
	<b>346.133</b>	<b>3.520</b>	<b>209</b>	<b>3.837</b>
2. Technische Anlagen und Maschinen				
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	414.040	11.366	5.566	5.625
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	814.909	127.846	33.907	40.579
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	83.510	3.222	1.466	1.815
	<b>1.312.459</b>	<b>142.434</b>	<b>40.939</b>	<b>48.019</b>
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	98.826	6.981	2.749	5.635
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	127.212	37.562	604	-57.836
<b>Sachanlagen</b>	<b>1.884.630</b>	<b>190.497</b>	<b>44.501</b>	<b>-345</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	145.094	9.642	0	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.238	36	217	0
3. Beteiligungen	3.459	0	3.303	0
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	8.691	611	0	0
5. Sonstige Ausleihungen	7.803	0	0	0
<b>Finanzanlagen</b>	<b>166.285</b>	<b>10.289</b>	<b>3.520</b>	<b>0</b>
	<b>2.085.427</b>	<b>202.154</b>	<b>49.190</b>	<b>0</b>



	Abschreibungen					Restbuchwerte		
	Stand 31.12.17	Stand 01.01.17	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand 31.12.17	Stand 31.12.17	Stand Vorjahr
	34.364	33.178	668	1.170	0	32.676	1.688	870
	692	0	0	0	0	0	692	464
	<b>35.056</b>	<b>33.178</b>	<b>668</b>	<b>1.170</b>	<b>0</b>	<b>32.676</b>	<b>2.380</b>	<b>1.334</b>
	83.967	29.884	2.041	3	0	31.922	52.045	52.546
	186.086	147.914	2.585	203	0	150.296	35.790	32.969
	83.228	59.448	2.518	3	0	61.963	21.265	23.372
	<b>353.281</b>	<b>237.246</b>	<b>7.144</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>244.181</b>	<b>109.100</b>	<b>108.887</b>
	425.465	290.859	12.160	5.548	0	297.471	127.994	123.181
	949.427	417.206	44.440	33.691	0	427.955	521.472	397.703
	87.081	55.384	3.869	1.466	0	57.787	29.294	28.126
	<b>1.461.973</b>	<b>763.449</b>	<b>60.469</b>	<b>40.703</b>	<b>0</b>	<b>783.212</b>	<b>678.760</b>	<b>549.010</b>
	108.693	86.123	6.183	2.735	0	89.571	19.122	12.703
	106.334	0	604	604	0	0	106.334	127.212
	<b>2.030.281</b>	<b>1.086.818</b>	<b>74.400</b>	<b>44.251</b>	<b>0</b>	<b>1.116.964</b>	<b>913.316</b>	<b>797.812</b>
	154.736	16.000	3.606	0	0	19.606	135.130	129.094
	1.057	0	0	0	0	0	1.057	1.238
	156	3.057	0	3.057	0	0	156	402
	9.302	0	0	0	0	0	9.302	8.691
	7.803	0	0	0	0	0	7.803	7.803
	<b>173.054</b>	<b>19.057</b>	<b>3.606</b>	<b>3.057</b>	<b>0</b>	<b>19.606</b>	<b>153.448</b>	<b>147.228</b>
	<b>2.238.391</b>	<b>1.139.053</b>	<b>78.672</b>	<b>48.478</b>	<b>0</b>	<b>1.169.246</b>	<b>1.069.144</b>	<b>946.374</b>



**Anhang für das Geschäftsjahr 2017**  
 der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT  
 Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

**Allgemeine Angaben**

Der Jahresabschluss 2017 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten.

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.

Abweichend zum Vorjahr werden Forderungen gegen die HVV GmbH (T€ 7.978) nicht mehr unter den sonstigen Vermögensgegenständen, sondern unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Vorjahreszahl (T€ 1.940) wurde nicht angepasst.

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.

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 2017 3,48 % p. a. (Vorjahr 3,83 % 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 1,43 % p. a. (Vorjahr 1,59 % p. a.) und 2,80 % p. a. (Vorjahr 3,24 % 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

in T€	2017	2016
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.565	11.409
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9.231	9.669
davon aus Lieferungen und Leistungen / Verbindlichkeiten	(-101)	(-45)
davon aus sonstigen Forderungen	(9.332)	(9.714)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.988	1.831
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.367)	(1.831)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(621)	(0)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	32.030	39.734
davon aus Lieferungen und Leistungen	(22.358)	(29.327)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(9.672)	(10.407)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	2.151	3.933
<b>Summe</b>	<b>59.965</b>	<b>66.576</b>

Sämtliche Forderungen sind vollständig innerhalb eines Jahres fällig.

### (3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2017 € 88.938.200,00 und teilt sich wie folgt auf:

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

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



Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von T€ 5.260. Dieser ist nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, jedoch nicht abführungsgesperrt.

#### (4) Eigenkapitalpiegel

in T€	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Eigenkapital
Stand zum 1.1.2017/Stand zum 31.12.2017	88.938	48.050	5.446	142.434

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

#### (5) Rückstellungen

in T€	2017	2016
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	70.895	65.772
Sonstige Rückstellungen	148.451	161.404
	219.346	227.176

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen der HOCHBAHN enthalten u. a. auch Verpflichtungen zur Gewährung kostenfreier Pensionärsfahrkarten und verbilligter Ehegattenfahrkarten gegenüber Leistungsanwärtern, die nach dem 1. Januar 1987 entstanden sind. Für Verpflichtungen gegenüber Leistungsempfängern und Anwärtern, die ihre Ansprüche vor dem 1. Januar 1987 erworben haben, besteht ein Fehlbetrag für laufende Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von T€ 25.996 sowie für Anwartschaften von T€ 9.202.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 84.270 enthalten die sonstigen Rückstellungen u. a. Verpflichtungen für Vergütungsnachzahlungen an Mitarbeiter, künftige Jubiläumsszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen gemäß § 249 Abs. 1 Nr. 1 HGB, Finanzierungs- und Transaktionsrisiken, Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen Auflagen, Prozessrisiken, ausstehende Rechnungen sowie Rückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB a. F., die nach Artikel 67 Abs. 3 EGHGB beibehalten wurden.



## (6) Verbindlichkeiten

in T€	davon Restlaufzeit			
	insgesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	652.364	58.285	256.723	337.356
<i>Im Vorjahr</i>	<i>548.111</i>	<i>47.244</i>	<i>223.790</i>	<i>277.077</i>
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.902	33.902	0	0
<i>Im Vorjahr</i>	<i>39.264</i>	<i>39.264</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	73.161	73.161	0	0
<i>Im Vorjahr</i>	<i>45.268</i>	<i>45.268</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Lieferungen und Leistungen	(-3.370)	(-3.370)	(0)	(0)
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(3.931)</i>	<i>(3.931)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(76.531)	(76.531)	(0)	(0)
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(41.337)</i>	<i>(41.337)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0
<i>Im Vorjahr</i>	<i>1.212</i>	<i>1.212</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1)	(1)	(0)	(0)
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(1.212)</i>	<i>(1.212)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
5. Sonstige Verbindlichkeiten	34.870	34.870	0	0
<i>Im Vorjahr</i>	<i>34.139</i>	<i>34.139</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Steuern	(3.330)	(3.330)	(0)	(0)
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(3.111)</i>	<i>(3.111)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.281)	(1.281)	(0)	(0)
<i>Im Vorjahr</i>	<i>(1.263)</i>	<i>(1.263)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
<b>Summe</b>	<b>794.298</b>	<b>200.219</b>	<b>256.723</b>	<b>337.356</b>
<i>Im Vorjahr</i>	<i>667.994</i>	<i>167.127</i>	<i>223.790</i>	<i>277.077</i>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (7) Umsatzerlöse

in T€	2017	2016
Personennahverkehr <sup>1</sup>	440.443	430.650
Vermietung und Verpachtung	46.529	43.101
Sonstiges	38.110	34.820
	<b>525.082</b>	<b>508.571</b>
davon aperiodisch <sup>2</sup>	4.837	9.728

<sup>1</sup> Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG (Schülerverkehr) sowie § 148 SGB IX (Beförderung Schwerbehinderter) zusammen. Die endgültige Einnahmensecheidung des HVV für das Jahr 2017 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der HVV GmbH.

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

<sup>2</sup> In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV (T€3.721; i.Vj. T€9.110) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.



**(8) Sonstige betriebliche Erträge**

in T€	2017	2016
Sonstige betriebliche Erträge	27.083	15.392
davon aperiodisch (im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Schaden- und Kostenerstattungen für frühere Jahre)	5.573	4.099

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten außergewöhnliche Schadenersatzleistungen in Höhe von T€ 3.599.

**(9) Personalaufwand**

in T€	2017	2016
Löhne und Gehälter	207.512	196.113
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	45.634	43.525
	<b>253.146</b>	<b>239.638</b>
davon für Altersversorgung	5.475	6.309
davon aperiodisch	1.318	237

**(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen**

Im Geschäftsjahr wurden Abschreibungen in Höhe von T€ 75.068 (Vorjahr T€ 67.228) vorgenommen. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 4.073 (Vorjahr T€ 1.220).

**(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen T€ 44.742 (Vorjahr T€ 58.779). Sie enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 565. Diese beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für Grundstücksrenten in Höhe von T€ 242 sowie den Selbstbehalt bei Haftpflichtschäden in Höhe von T€ 216.



**(12) Beteiligungsergebnis**

in T€	2017	2016
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6.113	7.553
Erträge aus Beteiligungen	6.963	5.498
davon aus verbundenen Unternehmen	(6.341)	(5.381)
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-3.606	-892
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-915	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(-915)	(0)
<b>8.555</b>	<b>12.159</b>	<b>12.159</b>

**(13) Zinsergebnis**

in T€	2017	2016
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	901	1.754
davon aus verbundenen Unternehmen	(896)	(1.734)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	302	395
davon aus verbundenen Unternehmen	(65)	(70)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(235)	(318)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22.151	-25.647
davon an verbundene Unternehmen	(-20)	(-121)
davon aus Aufzinsungen	(-4.598)	(-5.248)
<b>-20.948</b>	<b>-23.498</b>	<b>-23.498</b>

**Sonstige Angaben**

**(14) Abschlussprüferhonorare**

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2017
Abschlussprüfungsleistungen	104
Andere Bestätigungsleistungen	5
Sonstige Leistungen	19
Steuerberatungsleistungen	0
<b>128</b>	<b>128</b>

In den Abschlussprüfungsleistungen sind Honorare in Höhe von T€25 für die Jahresabschlussprüfung des Vorjahres enthalten.



## (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 T€29.631, 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 2017 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen T€464. Es ergeben sich für die HOCHBAHN keine wesentlichen zukünftigen Risiken.

#### Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurden zwei Darlehen in NZD (T€70.733) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrags- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt T€-1.666. Bei den nach §254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch. Da alle wertbestimmenden Faktoren zwischen dem Grund- und dem Sicherungsgeschäft übereinstimmen, ergeben sich hieraus nach der critical terms match-Methode keine Risiken für die HOCHBAHN.

## (16) Haftungsverhältnisse

Verbindlichkeiten aus Bürgschaften T€4.117.

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften stehen 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 T€411.825. Hierin sind T€17.296 gegenüber verbundenen und T€4 gegenüber assoziierten Unternehmen enthalten.



**(18) Angaben zu den Arbeitnehmern**

Es sind die im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeitnehmer angegeben.

	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Personal und Betrieb	3.224	3.144
Technik	911	880
Unternehmenssteuerung und Finanzen	465	450
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	340	366
	<b>4.940</b>	<b>4.840</b>
Auszubildende	120	139

**(19) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2017 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.065, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	<b>Herr Falk</b>	<b>Herr König</b>	<b>Herr Lang</b>	<b>Frau Güsken</b>	<b>Frau Riedel</b>
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	260	194	188	58	31
Nebeneleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	15	15	9	9	1
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	100	65	56	0	64
<b>Summe</b>	<b>375</b>	<b>274</b>	<b>253</b>	<b>67</b>	<b>96</b>

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 1.293 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 5.504. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2017 Bezüge von T€ 660 gezahlt.



**(20) Organe der Gesellschaft****Mitglieder des Aufsichtsrats****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. &amp; Co. KG

**Anne-Louise Quiring\*, Hamburg**

Gewerkschaftssekretärin, ver.di

**Klaus Ceglecki\*, Hamburg**

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats der HOCHBAHN

**Karin Fritsche\*, Hamburg (bis 20. Juli 2017)**

Bereichsleiterin, TEREK Gebäudedienste GmbH

\* Vertreter der Arbeitnehmer



**Angelika Jank\*, Hamburg** (ab 20. Juli 2017)  
Raumpflegerin, TEREK Gebäudedienste GmbH

**Ingomar Spieß\*, Hamburg**  
Bereichsleiter, Datenschutzbeauftragter der HOCHBAHN

**Heinrich Hanebuth\*, Hamburg**  
Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats der HOCHBAHN

**Norbert Klang\*, Hamburg**  
Sachbearbeiter Öffentlichkeitsarbeit, Mitglied des Betriebsrats der HOCHBAHN

**Marlies Schneider-Polich\*, Hamburg**  
U-Bahn-Fahrerin, Mitglied des Betriebsrats der HOCHBAHN

### **Mitglieder des Vorstands**

**Henrik Falk**  
Vorsitzender  
Ressort Unternehmenssteuerung

**Helmut König**  
Ressort Finanzen

**Jens-Günter Lang**  
Ressort Technik

**Claudia Güsken** (ab 1. September 2017)  
Ressort Personal und Betrieb

### **Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands**

**Ulrike Riedel** (bis 28. Februar 2017)  
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.

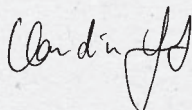
Die Offenlegung des HGV-Abschlusses erfolgt im elektronischen Bundesanzeiger, die Offenlegung des Konzernabschlusses der Freien und Hansestadt Hamburg erfolgt auf der Internetseite der FHH.

Hamburg, den 29. März 2018

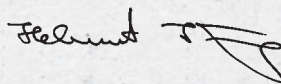
Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft  
Der Vorstand



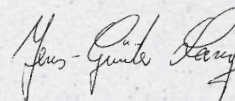
Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang



**Anteilsbesitz**  
 der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT  
 zum 31. Dezember 2017<sup>1</sup>

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital (T€)	Beteiligung (Name)	%	Ergebnis 2017 (T€)	Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag
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 <sup>2</sup>
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	0	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 <sup>4</sup>	1.095	HOCHBAHN	69,2	180	—
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	3.160	—
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	132	HOCHBAHN	100,0	4	—
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	55.983	HOCHBAHN	100,0	-11.614	—
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	100,0	0	ja <sup>3</sup>
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	56,0	0	ja <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

<sup>3</sup> Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

<sup>4</sup> Angabe der Vorjahreszahlen.



Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital (T€)	Beteiligung (Name)	%	Ergebnis 2017 (T€)	Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag
BeNEX GmbH, Hamburg <sup>4</sup>	69.223	HOCHBAHN	51,0	6.195	—
agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg <sup>5</sup>	k.A.	HOCHBAHN BeNEX	51,0 49,0	k.A.	—
agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg <sup>5</sup>	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	—
1. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Parchim <sup>5</sup>	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	—
2. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH, Grünwald <sup>5</sup>	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	ja <sup>6</sup>
3. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald <sup>5</sup>	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	—
4. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald <sup>5</sup>	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	—
5. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald <sup>5</sup>	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	—
cantus Verkehrsgesellschaft mbH, Kassel <sup>4</sup>	7.040	BeNEX	50,0	2.086	—
HNB Hamburger Nahverkehrs-Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg <sup>5</sup>	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	—
Stadtverkehr Lübeck GmbH, Lübeck <sup>4</sup>	31.141	HNB	49,9	0	ja <sup>7</sup>
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Kaltenkirchen <sup>4</sup>	710	BeNEX	50,0	308	—
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Parchim <sup>4</sup>	6.176	BeNEX	50,0	5.676	—
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH, Eberswalde <sup>4</sup>	250	ODEG	100,0	0	ja

<sup>4</sup> Angabe der Vorjahreszahlen.

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

<sup>6</sup> Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der BeNEX GmbH.

<sup>7</sup> Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der Stadtwerke Lübeck Holding GmbH.



## Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

Zu dem als Anlagen 1 bis 3 beigefügten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 sowie zum Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 (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 2017 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, 29. März 2018

Ebner Stolz GmbH&Co. KG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Hartmut Schmidt  
Wirtschaftsprüfer

Jens Engel  
Wirtschaftsprüfer



## Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2017 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 2017 haben der Aufsichtsrat vier Sitzungen, der Finanzausschuss zwei Sitzungen, der Verkehrsausschuss zwei Sitzungen und der Findungsausschuss vier Sitzungen abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2017 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.

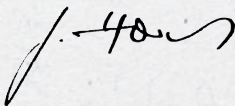
Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG geprüft und erhebt in Übereinstimmung mit dem Abschlussprüfer keine Einwendungen. Er hat den vom Vorstand vorgelegten Jahresabschluss gebilligt und damit festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt der am 20. Juli 2017 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Frau Karin Fritsche für ihre langjährige, engagierte und konstruktive Tätigkeit. Für das ausgeschiedene Mitglied gehört seitdem Frau Angelika Jank dem Aufsichtsrat an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2017 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 25. Juni 2018

Der Aufsichtsrat



Frank Horch  
Vorsitzender



## Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

### Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017 die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von dem Vorstand und den Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

- **5.1.5 HCGK:**

*„Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc. ) sollen spätestens sechs Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen.“*

Die Übermittlung der Niederschrift eines schriftlichen Beschlussverfahrens hat sich in einem Fall um wenige Tage verzögert.

Die Tochtergesellschaften der HOCHBAHN

### ATG Alster-Touristik GmbH (ATG)

### FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)

### HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)

### BeNEX GmbH (BeNEX)

### TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

haben im Zeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 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	Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	Summe
<b>FFG</b>				
Olaf Lilla	141	37	43	221
<b>ATG</b>				
Gabriele Müller-Remer	47	4	12	63
<b>HADAG</b>				
Gabriele Müller-Remer	94	6	25	125

Daneben besteht eine Rückstellung für Pensionsverpflichtungen gegenüber Frau Müller-Remer in Höhe von rd. 304 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.“

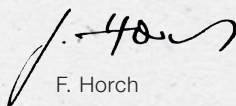
Die Veröffentlichung von Informationen über die Gesellschaften erfolgt über das nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) im Oktober 2014 geschaffene Transparenzportal, insbesondere über den dort wiedergegebenen Beteiligungsbericht der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH).

Hamburg, den 28. März 2018

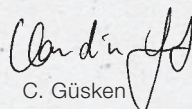
Hamburg, den 19. März 2018



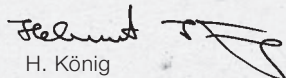
H. Falk  
Vorstand, Vorsitzender



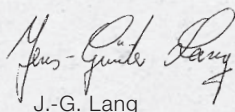
F. Horch  
Aufsichtsrat, Vorsitzender



C. Güsken



H. König



J.-G. Lang



## Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



**agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG** ([www.agilis.de](http://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: 182



**ATG Alster-Touristik GmbH** ([www.alstertouristik.de](http://www.alstertouristik.de))

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Schiffsverkehr zum Zwecke der Touristik, vorwiegend auf der Alster und ihren Kanälen | Schiffe: 18 | Mitarbeiter: 48



**BeNEX GmbH** ([www.benex.de](http://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: 26 (Jahresdurchschnitt)



**FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH** ([www.ffg-hamburg.de](http://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: 285



**Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH** ([www.jasper.de](http://www.jasper.de))

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadtbusse: 68 eigene (davon 10 Dieselhybridbusse) und 23 gemietete; Reisebusse: 4; Gelenkbusse: 6 gemietete und 20 gestellte | Mitarbeiter: durchschnittlich 386 (ohne 5 Azubis)



**HADAG Seetouristik und Fährdienst AG** ([www.hadag.de](http://www.hadag.de))

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Personenverkehr mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe | Schiffe: 25 | Mitarbeiter: 93



**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 | abgesandte Mitarbeiter: 405



**HSF** Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH

#### **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](http://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: 10



#### **SBG Süderelbe Bus GmbH**

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Bus-Linienverkehre im Auftrag der HOCHBAHN, Stadtbusse: 36 eigene (davon 7 Dieselhybridbusse) und 15 gemietete; | Mitarbeiter: durchschnittlich 139 (ohne 2 Azubis)



#### **TEREG Gebäudedienste GmbH** ([www.tereg.de](http://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: 1.697



#### **Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH** ([www.zob-hamburg.de](http://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: Die Gesellschaft führt kein eigenes Personal, es ist nur abgeordnet durch die HOCHBAHN und 1 MA von der VHH



# HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2017	2016	2015
<b>Finanzinformationen</b> (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	525,1	508,6	435,4
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	44,9	50,9	60,2
Kostendeckungsgrad (in %)	92,9	91,6	89,6
Anlagevermögen	1.069,1	946,4	832,2
Bilanzsumme	1.156,6	1.038,3	915,4
Bruttoinvestitionen	243,0	225,2	224,9
<b>Mitarbeiter<sup>1</sup></b>	<b>5.083</b>	<b>4.996</b>	<b>4.977</b>
<b>Busverkehr</b>			
Fahrgäste (in Mio.) <sup>2,3</sup>	213,3	211,2	208,6
Personen-Kilometer (in Mio.) <sup>2,3</sup>	663,6	657,0	648,9
Investitionen (in Mio. €)	57,1	27,3	29,6
Busse	849	820	797
Busse inklusive Tochtergesellschaften	990	974	953
Linien	110	111	111
Haltestellen	1.329	1.327	1.327
spez. CO <sub>2</sub> -Emissionen (in g pro Personen-km) <sup>2,4,5,6</sup>	80,29	80,19	78,38
spez. Stickoxide (NOx)-Emissionen (in g pro Personen-km) <sup>2,4,7</sup>	0,18787	0,27395	0,30393
spez. Feinstaub (PM <sub>2,5</sub> )-Emissionen (in g pro Personen-km) <sup>2,4,7</sup>	0,00066	0,00134	0,00157
spez. Dieserverbrauch (in l pro Personen-km) <sup>2,4,5</sup>	0,03291	0,03286	0,03212
<b>Schieneverkehr</b>			
Fahrgäste (in Mio.) <sup>2,3</sup>	242,5	235,4	228,9
Personen-Kilometer (in Mio.) <sup>2,3</sup>	1.447,4	1.405,3	1.366,8
Investitionen (in Mio. €)	172,2	187,9	182,5
U-Bahn-Wagen	929	890	873
Linien	4	4	4
Haltestellen	91	91	91
spez. CO <sub>2</sub> -Emissionen (in g pro Personen-km) <sup>2,4,6</sup>	39,90	42,72	43,92
spez. Energieverbrauch (in kWh pro Personen-km) <sup>2,4</sup>	0,07485	0,08014	0,0824

<sup>1</sup> Stand am 31.12.2017 inkl. Vorstand und Auszubildende

<sup>2</sup> 2017: vorläufige Zahlen

<sup>3</sup> 2016: aktualisierte Zahlen

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

<sup>5</sup> Gründe für zunehmende CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Dieserverbrauch sind neben der Verkehrssituation u. a. Einsatz von Klimaanlagen sowie Filteranlagen (aufgrund höherer Immissionsschutzanforderungen), die einen höheren Abgasdruck bzw. leistungsstärkere Motoren erfordern.

<sup>6</sup> Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplan.

<sup>7</sup> Zur Verfügung gestellt durch: Behörde für Umwelt und Energie, Leitstelle Klimaschutz. Stand: Oktober 2017.

<sup>7</sup> Emissionsfaktoren gemäß Umweltbundesamt (2018), TREMOD-Transport Emission Model 5.72



## **Impressum**

### **Herausgeber**

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

### **Redaktion**

Bereich Marketing  
Stabsbereich Politik und Strategie  
Bereich Finanzen und Controlling

### **Konzept und Design**

Silvester Group, [silvestergroup.com](http://silvestergroup.com)  
Jutta Gathmann, Marlene Schlund, Nils Christopher Kemter



