

LAGEBERICHT

1.	GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS	3
1.1	Geschäftsmodell des Unternehmens	3
1.2	Ziele und Strategien	4
1.3	Forschung und Entwicklung	4
2.	WIRTSCHAFTSBERICHT	5
2.1	Branchenbezogene Rahmenbedingungen	5
2.2	Geschäftsverlauf	6
2.3	Lage	9
2.4	Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	12
2.5	Mitarbeiter der HOCHBAHN	12
3.	PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	14
3.1	Prognosebericht	14
3.2	Risiko- und Chancenbericht	18

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-, 113 Bus- und mehreren Fährlinien nutzen rund 1,2 Mio. Fahrgäste täglich die Verkehrsmittel der HOCHBAHN und ihrer Töchter. Damit erbringt die HOCHBAHN etwa die Hälfte der gesamten Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Mit mehr als 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört das Unternehmen damit zu Hamburgs größten Arbeitgebern. 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 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. Eine neue Betrauung der HOCHBAHN mit der Erbringung von Linienverkehren mit Bussen und U-Bahnen im Rahmen einer Direktvergabe soll bis Ende 2019 erfolgen.

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

Vorstand			
Vorstandsvorsitzender Henrik Falk Claudia Güsken Helmut König Jens-Günter Lang			
Ressort Unternehmenssteuerung Henrik Falk	Ressort Personal und Betrieb Claudia Güsken	Ressort Finanzen Helmut König	Ressort Technik Jens-Günter Lang

Das Ressort Unternehmenssteuerung wird vom Vorstandsvorsitzenden Henrik Falk geführt. Dazu gehören neben den Bereichen Systementwicklung und Angebotsplanung, Marketing, Unternehmenskommunikation, Vertrieb und Verkehrswirtschaft verschiedene Stabsbereiche (Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung, Organisation, Revision, Geschäftsfeldentwicklung). Die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb bilden zusammen mit den Bereichen Personal und Nachhaltige Entwicklung, Umwelt und Arbeitssicherheit 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, Infrastruktur, Bustechnik, Schienenfahrzeuge sowie U-Bahn-Neubau U5.

Das Geschäftsmodell der HOCHBAHN folgt im Wesentlichen den politischen Vorgaben des Aufgabenträgers. Haupttreiber für die positive Unternehmensentwicklung der letzten Jahre waren die kontinuierlich gestiegenen Fahrgastzahlen. Um auch zukünftig weitere Fahrgäste zu gewinnen, startete die HOCHBAHN im Jahr 2018 zusammen mit weiteren Verkehrsunternehmen in Hamburg eine Angebotsoffensive. Diese hat das Ziel spürbarer Kapazitätserweiterungen bei Schnellbahn und Bus. Dazu gehören unter anderem Taktverdichtungen, die Ausweitung der Betriebszeiten und der Einsatz längerer Fahrzeuge. Daneben bietet die HOCHBAHN ihren Kunden mit der Mobilitätsplattform switchh eine flexible Lösung für ergänzende Mobilitätsdienstleistungen an sogenannten switchh Punkten an. Beim Ausbau weiterer switchh Punkte wird sie von der Stadt Hamburg unterstützt. Ziel ist es, durch das ergänzende Angebot an multimodaler Mobilität den Arbeits- und Lebensalltag der Hamburgerinnen und Hamburger zu erleichtern. Zudem investiert die HOCHBAHN ständig in ihr bestehendes Netz und schließt neue Stadtgebiete an das Netz an. Im Jahr 2018 wurden die Pläne zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest ebenso weitergeführt wie die Gesamtplanung zur neuen U-Bahnlinie 5. Während die Baumaßnahmen für die neue Haltestelle Oldenfelde (U1) begonnen wurden,

konnte die Verlängerung der Linie U4 bis zu den Elbbrücken erfolgreich abgeschlossen werden. Im Busbereich wurde der Auftrag für die ersten 30 Elektrobusse aus Serienproduktion erteilt. Nach einem mehrjährigen Praxistest mit verschiedenen Fahrzeugtechnologien zeigte sich vor allem der Batteriebus mit der Möglichkeit über Nacht aufzuladen für den Einsatz bei der HOCHBAHN als geeignet. Bereits im Dezember 2018 wurden die ersten zwei E-Busse in den Regelbetrieb überführt und acht Ladegeräte in Betrieb genommen. Ab Mitte 2019 wird der Busbetriebshof Alsterdorf der erste HOCHBAHN-Standort sein, der auf eine elektrische, emissionsfreie Busflotte ausgerichtet ist. Dennoch hält sich die HOCHBAHN auch weiterhin den Einsatz der Wasserstofftechnologie in Form von Range-Extendern als strategische Option offen. Wichtige weitere Projekte waren 2018 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.

1.2 Ziele und Strategien

Mit ihrer Unternehmensstrategie HOCHBAHN #2030 reagiert die HOCHBAHN auf den weltweiten Megatrend Digitalisierung. Er führt im Bereich Mobilität zu zahlreichen Veränderungen, bringt neue Akteure auf dem Markt hervor und verändert die Erwartungen der Kundinnen und Kunden. Zugleich bietet die Digitalisierung aber auch große Chancen für die HOCHBAHN, intelligente, kooperative und zukunftsgerichtete Lösungen für ein ganzheitliches Mobilitätserlebnis zu generieren. Die Vision „Intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft“ ist hierbei das langfristige Zukunftsbild für die HOCHBAHN. In Hamburg lassen sich 25 % des CO₂-Fußabdrucks auf das Mobilitätsverhalten zurückführen. Gleichzeitig zählt Hamburg weltweit zu den Städten mit der höchsten Lebensqualität. Und die Stadt wächst und damit auch die Mobilitätsbedürfnisse. Im Jahr 2035 werden voraussichtlich nahezu 2 Mio. Menschen in Hamburg leben¹. Mit der Unternehmensmission „Wir organisieren die nachhaltige Mobilität in der Smart City Hamburg“ unterstreicht die HOCHBAHN die Bedeutung der Themen Nachhaltigkeit und Digitalisierung als strategischen Orientierungsrahmen sowie ihr Selbstverständnis, für ihre Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die Stadt Hamburg innovativ und nachhaltig Mehrwerte zu schaffen. Mit dem Beitritt zum UN Global Compact im Jahr 2017 bekennt sich die HOCHBAHN zu verantwortlicher Unternehmensführung. Die HOCHBAHN berichtet jährlich im Rahmen ihres integrierten Unternehmensberichts über die Aktivitäten und Maßnahmen in fünf fokussierten Zielfeldern der nachhaltigen Mobilität, den sogenannten Sustainable Development Goals (SDG), sowie zu den zehn universellen Prinzipien der Vereinten Nationen.

Der Mobilitätssektor befindet sich im Prozess 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 bekannten Automobilherstellern und Sharinganbietern treten auch Unternehmen aus der Digitalwirtschaft auf den Markt, darunter insbesondere Plattformanbieter. Damit entstehen neue Geschäftsmodelle, die den Mobilitätsmarkt grundlegend verändern können, vor allem in Bezug auf die Verteilung des Transportaufkommens auf unterschiedliche Verkehrsmittel (Modal Split), und den klassischen ÖPNV so unter Druck setzen könnten. Für die Zukunft wird es daher entscheidend sein, wie erfolgreich sich die HOCHBAHN gegenüber den Anbietern dieser neuen Geschäftsmodelle positioniert, diese integriert und Kooperationen einget.

1.3 Forschung und Entwicklung

Bereits im November 2017 hatte die Bundesregierung das Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020 auf den Weg gebracht, durch das 30 Förderanträge aus Hamburg positiv beschieden wurden. Trotz des meist hohen Innovationsgehalts der Projekte wie Check-In/Be-Out oder des Testfelds für das automatisierte Fahren werden primär nicht die Forschungsaktivitäten an sich, sondern deren konkrete Umsetzung mit dem Ziel, die Schadstoffemissionen zu reduzieren, gefördert. Da sich die entwickelten Konzepte künftig mit geringem Aufwand auf weitere Anwendungen übertragen lassen, leisten sie einen Beitrag zur Weiterentwicklung der Mobilität in Hamburg.

¹ Quelle: Deschermeier, Philipp (2017): Bevölkerungsentwicklung in den deutschen Bundesländern bis 2035. In: Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung, Jg. 44, S. 71.

Im Sofortprogramm werden unter anderem elektrische Linienbusse gefördert. Bei der Ladeinfrastruktur beschränkt sich die Förderung allein auf die Ladesäulen. Transformatoren und Netzanschlüsse, die einen wesentlichen Teil der Kosten ausmachen, werden hingegen nicht gefördert. Um Konzepte für die Energieversorgung ganzer Busflotten zu erproben, wurde ein Forschungs- und Demonstrationsprojekt für den Aufbau der Ladeinfrastruktur auf den Busbetriebshöfen Alsterdorf (HOCHBAHN) beziehungsweise Bergedorf (VHH) entwickelt. Wegen seines hohen Innovationsgehaltes und der Übertragbarkeit auf andere Betriebshöfe wird das Vorhaben vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie des Bundes gefördert. Zudem erfolgt eine Untersuchung zum Lebenszyklus der Ladeinfrastruktur und der daraus resultierenden Treibhausgasemissionen sowie des Primärenergiebedarfs.

Weiterhin ist die HOCHBAHN Teil einer Arbeitsgruppe auf Bundesebene, in der die Daten zu Energieverbräuchen, betrieblicher Verfügbarkeit und weiteren Parametern im E-Busbetrieb wissenschaftlich ausgewertet werden. Damit fließen die Erfahrungen der HOCHBAHN bei der Entwicklung von E-Bussen ein.

Im Rahmen des vom Bundesumweltministerium geförderten Projekts HEAT (Hamburg Electric Autonomous Transport) bereitet die HOCHBAHN zusammen mit Partnern aus der Industrie und der FHH den Einsatz autonom fahrender Kleinbusse auf einer Ringlinie in der HafenCity vor. Die autonomen Fahrzeuge sollen uneingeschränkt, also mit der gleichen Geschwindigkeit wie der laufende Verkehr, und ohne Begleitperson (SAE Level 5) eingesetzt werden. Wissenschaftspartner des Projekts sind unter anderem das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum, Braunschweig, und das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität, Berlin. Neben technischen, betrieblichen und rechtlichen Anforderungen werden auch Fragen zur Akzeptanz des neuen Angebots bei Fahrgästen und Anwohnern sowie die Festlegung geeigneter Einsatzfelder und tragfähiger Geschäftsmodelle bearbeitet. Die Erkenntnisse sollen auf dem im Jahr 2021 in Hamburg stattfindenden ITS-Weltkongress vorgestellt werden. Derzeit werden die Anforderungen an die Genehmigung aller Phasen des autonomen Fahrens ermittelt.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Wachstumsbranche öffentlicher Personennahverkehr

Im Jahr 2018 sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland erneut gestiegen. Mit rechnerisch 10,4 Mrd. Personen nutzten im Berichtsjahr 0,6 % mehr Fahrgäste den ÖPNV als im Jahr 2017. Das Plus bei den Fahrgastzahlen ist auf den Anstieg im Schienenpersonennahverkehr (+0,5 %) und im Straßenbahnverkehr (+1,3 %) zurückzuführen. Die Fahrgastzahlen im Busverkehr blieben im Vergleich zum Vorjahr konstant. Die Fahrgelderträge wuchsen um 1,3 % auf insgesamt 12,95 Mrd. € und die Verkehrsleistung stieg um 0,5 % auf 95,2 Mrd. Personenkilometer¹.

Vorläufige Statistiken

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

	2018 ²	2017	2016
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) ÖPNV gesamt (Summe Unternehmensfahrten)	10.400	10.320	10.180
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,6	1,4	1,8

¹ Charts der Jahrespressekonferenz des VDV sowie Internet:

www.vdv.de/presse.aspx?id=fb3f9bb2-03d1-447e-9fcb-500d68baa928&mode=detail&coriander=V3_bd3fdd0c-c6bc-da65-3949-7aaff9b1638d

² vorläufige Zahlen

2.2 Geschäftsverlauf

Im Verbundgebiet des HVV wird für das Jahr 2018 mit einer Nachfragesteigerung von 1,2%¹ gerechnet. Damit lag die Entwicklung im HVV erneut über dem deutschlandweiten Durchschnitt und erreichte nahezu die Steigerungsrate des Vorjahres von 1,3%. Dabei wirkten die nochmals gestiegenen Einwohner- und Beschäftigungszahlen der Eintrübung des Konsumklimas im Laufe des Jahres entgegen. Längerfristige Baustellen bei der S-Bahn, im Hauptbahnhof und bei der U-Bahn haben sich dämpfend auf die Nachfrageentwicklung ausgewirkt. Der Busverkehr wurde 2018 durch ähnlich umfangreiche und dauerhafte Baustellen im Straßenbereich ebenfalls beeinträchtigt. Zugleich machten diese Baustellen für viele Fahrgäste aber einen Umstieg auf den Pkw ebenfalls unattraktiv.

Mit der HOCHBAHN sind im Jahr 2018 über 465 Mio.¹ Fahrgäste (inklusive Umsteiger) gefahren. Dies entspricht einer Steigerung von 0,8%¹ gegenüber dem Vorjahr. Die Abweichung zum ursprünglichen Prognosewert für 2018, der von einer Steigerung um 1,8% ausging, lässt sich, wie im gesamten Verbundgebiet, durch die Einflüsse der extremen Wetterlage im Sommer, das abschwächende Konsumklima sowie die stärkere Auswirkung der Baustellensituationen auf die Nachfrage erklären. Die Arbeiten zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestellen wurden planmäßig fortgeführt. Mit Fertigstellung der Haltestelle Lübecker Straße im März 2019 sind mittlerweile 72 von 92 Haltestellen (78%) barrierefrei. Vor dem Start des Senatsprogramms im Jahr 2011 waren lediglich 37 von 89 Haltestellen barrierefrei (42%). Bei vielen Umbauten steht die HOCHBAHN nicht nur vor Herausforderungen des Denkmalschutzes, sondern auch vor technischen Besonderheiten, wie extremen Kurvenlagen. Die dadurch bedingten längerfristigen Baustellen befanden sich hauptsächlich auf der U-Bahn-Linie U1 im Abschnitt Hauptbahnhof - Wandsbek-Gartenstadt. Zahlreiche Baustellen im Straßenraum wirkten sich negativ auf die Nachfrageentwicklung im Busbereich aus. Insbesondere die über mehrere Monate angelegte Baustelle im Bereich Dammtorbahnhof hat negativen Einfluss auf die nachfragegestärkste Linie 5 gehabt und damit spürbar die Nachfrageentwicklung im gesamten Busbereich getrübt. Positiv wirkt sich weiterhin die Elbphilharmonie als attraktives Besucherziel auf die Nachfrageentwicklung auf der U-Bahn-Linie U3 und den entsprechenden Buslinien aus. Mit der neuen Haltestelle Elbbrücken der U-Bahn-Linie U4, die im Dezember 2018 eröffnet wurde, wird die ÖPNV-Nutzung in der HafenCity zukünftig noch attraktiver.

Für das Jahr 2019 prognostiziert der HVV eine Nachfragesteigerung von 0,3% gegenüber dem Jahr 2018. Dabei sind als besondere Einflussfaktoren zum einen die positiven Effekte der Angebotsverbesserungen und zum anderen der dämpfende Einfluss von Baumaßnahmen, insbesondere der mehrmonatigen Sperrung auf der U-Bahn-Linie U3 zwischen den Haltestellen Baumwall und St. Pauli, berücksichtigt. Des Weiteren wird erwartet, dass ein geringeres Wirtschaftswachstums in Verbindung mit einer steigenden Inflation zu verhaltenen Mobilitätsausgaben führt und die – grundsätzlich erwünschte – weitere Zunahme des Fahrradverkehrs in Hamburg sich negativ auf Nah- und Kurzbereichsfahrten auswirkt.

Die Verkehrseinnahmen des HVV im Jahr 2018 sind um voraussichtlich 2,4%² gegenüber dem Vorjahr gestiegen, womit der Zuwachs wieder über dem Anhebungssatz der Tarifierpassung vom Januar 2018 in Höhe von durchschnittlich +1,2% lag. Positiv auf die Einnahmeentwicklung wirkte sich die weitere Erhöhung der Anzahl der Studierenden in Hamburg und Lüneburg aus, während die Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen im Umland und die Auszubildendenzahlen im gesamten HVV-Gebiet rückläufig waren und sich daher dämpfend auswirkten. Der Verkauf von Tages- und Gruppenkarten hat weiter zugelegt, während die Abonnementzahlen nicht mehr die Steigerungsraten der Vorjahre verzeichneten. Die HOCHBAHN rechnet für 2018 auf Basis bisher vorliegender Daten mit einer Steigerung der Einnahmen analog zum HVV von ebenfalls 2,4%².

¹ vorläufige Zahlen

² Abrechnungen und Informationen des HVV

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)	2018 ¹	2017 ²	2016
U-Bahn	251.038	249.046	235.391
Bus	214.069	212.370	211.186
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	465.107	461.416	446.577
Gesamtanzahl Unternehmen ³	395.341	392.203	379.590
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.498.698	1.486.804	1.405.284
Bus	665.980	660.695	657.010
Gesamtanzahl Unternehmen	2.164.678	2.147.498	2.062.294
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{4,5}			
U-Bahn	38,68	38,84	42,72
Bus	80,60	80,64	80,19

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

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

⁴ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

⁵ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes.
Zur Verfügung gestellt durch Behörde für Umwelt und Energie, Leitstelle Klimaschutz. Stand: Oktober 2017.

Die Reduzierung der CO₂-Emissionen aus der Geschäftstätigkeit der HOCHBAHN ist eines von fünf Top-Zielen im Bereich „Nachhaltige Entwicklung“.

Sowohl die spezifischen CO₂-Emissionen der Busflotte mit 80,6 g pro Personenkilometer aus dem Dieselverbrauch als auch im Bereich U-Bahn mit 38,7 g pro Personenkilometer aus dem Verbrauch von Fahrstrom sind im Geschäftsjahr 2018 gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert geblieben. Ab dem Geschäftsjahr 2019 werden sich die spezifischen CO₂-Emissionen im U-Bahn-Betrieb aufgrund des Bezugs von hochwertig zertifiziertem Ökostrom auf 0,0 g pro Personenkilometer reduzieren. Für den Bus-Bereich wird hingegen für das Geschäftsjahr 2019 noch keine signifikante Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen erwartet. Die sukzessive Erhöhung des Anteils an lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen und der Bezug von hochwertig zertifiziertem Ökostrom werden sich allerdings ab dem Geschäftsjahr 2020 vorteilhaft auf die CO₂-Emissionen auswirken.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2018	2017	2016
Nutzwagenkilometer (in Tausend) ²	90.071	88.678	87.843
Nutzplatzkilometer (in Millionen) ^{1,2}	8.556	8.529	8.465
Streckenlänge (km) ²	105,8	104,4	104,4
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ²	92	91	91
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ²	33,3 ³	33,4 ⁴	33,3

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

² Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Nachfragestärkste Linie U1: 35,1 km/h

⁴ Aktualisierter Wert

Die Betriebsleistung im U-Bahn-Bereich hat sich 2018 im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Die Nutzwagenkilometer sind um 1,6% gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf die Einführung beziehungsweise Verlängerung des 5-Minuten-Takts auf den U-Bahn-Linien U2 beziehungsweise U3 sowie auf die Ausweitung des Nachtbetriebs im 10-Minuten-Takt auf der U-Bahn-Linie U3 zurückzuführen. Im Vorjahr wurde für 2018 ein Anstieg auf 89.494 Tausend Nutzwagenkilometer prognostiziert. Diese Planung wurde um 0,6% übertroffen. Für das Jahr 2019 wird vor allem aufgrund des geplanten Einsatzes weiterer Langzüge auf den U-Bahn-Linien U1 und U2 mit einer Zunahme der Nutzwagenkilometer auf 95.718 Tausend gerechnet.

Bus	2018	2017	2016
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	50.797	50.476	50.298
Nutzplatzkilometer (in Millionen) ¹	3.976	3.950	3.920
Streckenlänge (km) ²	938,0	921,6	924,6
Anzahl der Linien ²	113	110	111
Anzahl der Haltestellen	1.353	1.329	1.327
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,7	18,8	18,6

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet.

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

Die Betriebsleistung im Bus-Bereich hat 2018 im Vergleich zum Vorjahr leicht zugenommen. Ein Anstieg der Nutzwagenkilometer um 0,6% auf 51.213 Tausend Nutzwagenkilometer wurde im Vorjahr für 2018 prognostiziert. Diese Annahme basierte auf den geplanten Verbesserungen des Leistungsangebots und dem Ersatzverkehr für die S-Bahn. Dass die realisierten Nutzwagenkilometer im Jahr 2018 unter dem Prognosewert liegen, ist im Wesentlichen auf den geringeren Ersatzverkehr für die S-Bahn zurückzuführen. Für das Jahr 2019 wird vor allem aufgrund der geplanten Taktverdichtung auf diversen Buslinien mit einer Zunahme der Nutzwagenkilometer auf 51.875 Tausend gerechnet.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2018		2017		2016	
		Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
Typ	Baujahre						
DT1 ¹	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	2	1	2	1
DT3	1968–71	123	42	180	60	207	69
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2018	291	97	237	79	171	57
Gesamtbestand ²	Anzahl	926	269	929	269	890	256
	Plätze ³		85.421		85.695		82.712
Betriebsfähiger Bestand		872	249	848	241	839	238

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

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

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet.

Bus	2018	2017	2016
Stadt- u. Schnellbusse ^{1,2}	607	507	484
Gelenkbusse ^{1,2}	329	289	272
Doppelgelenkbusse ^{1,2}	1	14	25
Dieselhybrid-Gelenkbusse ¹	15	15	15
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹	2	2	2
Brennstoffzellen- / Hybrid- / Plug-In-Busse ¹	22	22	22
Batteriebusse ¹	4	0	0
Gesamtbestand			
Anzahl ²	980	849	820
Plätze ^{2,3}	78.141	68.810	67.133

¹ Niederflrbusse

² 2018 wurden von Tochterunternehmen 6 Gelenk- und 78 Stadtbusse übernommen.

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet.

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um 12,2 Mio. € auf 452,6 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 2018. Im Rahmen der Endabrechnung der Einnahmeaufteilung durch den HVV für das Jahr 2017 wurde für die HOCHBAHN ein Anteilssatz von 48,95% festgestellt, der auch für den aktuellen Berichtszeitraum zum Ansatz kommt. Die Erlöse aus der Weiterberechnung von Fahrzeug-, Personal- und Sachkosten betragen 61,0 Mio. € und überschritten damit den Vorjahreswert um 0,6 Mio. €.

Die aktivierten Eigenleistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2018 auf 22,6 Mio. € und lagen damit um 2,3 Mio. € über dem Vorjahreswert. Die Erträge aus Zuschüssen für das Jahr 2018 lagen mit einem Volumen von 22,8 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau von 16,1 Mio. €. Dies war vor allem auf höhere Zuschüsse für Planungsleistungen der U-Bahn-Netzerweiterung zurückzuführen.

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2018 um 16,8 Mio. € auf 589,3 Mio. €.

Beim Materialaufwand haben sich unter anderem die Kosten für Dieselkraftstoff aufgrund der gestiegenen Fahrleistung und Änderungen in der Flottenstruktur der HOCHBAHN-Busse sowie der Zunahme des durchschnittlichen Preises für Diesel um 0,10 € pro Liter um 2,4 Mio. € auf 20,2 Mio. € erhöht.

Bei den Personalaufwendungen entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr zum einen durch Tariflohnsteigerungen und zum anderen durch die Beschäftigung zusätzlicher Mitarbeiter, die im Wesentlichen auf der Ausweitung des Leistungsangebotes beruht. In Summe sind die Personalaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 13,3 Mio. € auf 266,4 Mio. € gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben im Jahr 2018 um 3,4 Mio. € zugenommen. Dies ist neben dem allgemeinen Kostenanstieg unter anderem auf höhere Kosten für die Ausbildung von Busfahrern und die Beseitigung von Unfallschäden zurückzuführen.

Die operative Ertragskraft nahm im Wesentlichen durch den Zuwachs der Personalaufwendungen und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ab. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist daher gegenüber dem Vorjahr um 4,3 Mio. € auf 50,4 Mio. € gesunken. Der Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme 2018 hat sich trotz der Zunahme der Gesamtleistung um 16,8 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 6,1 Mio. € auf 51,0 Mio. € (+13,6%) erhöht.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN lag im Jahr 2018 mit 92,2 % um 0,7 Prozentpunkte unter dem entsprechenden Vorjahreswert (92,9%). Er stellt dennoch einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Jahresfehlbetrag (Mio. €)	2018	2017	2016
Jahresfehlbetrag	51,0	44,9	50,9

Kostendeckungsgrad (%)	2018	2017	2016
Kostendeckungsgrad	92,2	92,9	91,6

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2018 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2018	7,5 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+2,8 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-242,1 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+242,4 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2018	10,6 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2018 bestand aus liquiden Mitteln.

Zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von 292,3 Mio. € vor Zuschüssen und zur planmäßigen Tilgung von Altdarlehen in Höhe von 55,5 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2018 sechs langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 219,5 Mio. € aufgenommen.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 814,0 Mio. €. Damit ergab sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 163,9 Mio. € beziehungsweise 25,2%.

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 2018 jederzeit gewährleistet.

Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2018 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 292,3 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 69,4% an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 202,6 Mio. € wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 87,6 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, Verlängerung der U4 zur Horner Geest) 20,6 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 20,3 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 17,3 Mio. €, auf den Neubau der U-Bahn-Werkstatt Billstedt 12,6 Mio. €, auf die Vollertüchtigung von DT3-Fahrzeugen 5,1 Mio. € und auf den Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde 4,8 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 74,8 Mio. € investiert, davon 44,4 Mio. € für Busbeschaffungen, 20,5 Mio. € für den Neubau des Betriebshofes Alsterdorf sowie 7,1 Mio. € für die Elektrifizierung von Busbetriebshöfen.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 4,8 Mio. € investiert, unter anderem in den E-Ticketing-Vollbetrieb 1,2 Mio. €, in den Ersatz von Fahrausweisautomaten 0,7 Mio. € und in die Flächenerweiterung Steinstraße 0,3 Mio. €.

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen Zuführungen zur Kapitalrücklage der HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG in Höhe von 9,3 Mio. €.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2018	2018	2017	2016
	Mio. €	Anteil %	Mio. €	Mio. €
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
- DT5	87,6	30,0	77,6	114,1
- U-Bahn-Neubau U4	20,6	7,1	23,0	25,9
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
- Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	94,4	32,3	71,6	47,9
Zwischensumme U-Bahn	202,6	69,4	172,2	187,9
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	74,8	25,6	57,1	27,3
Gemeinsame Anlagen	4,8	1,6	4,1	3,1
Finanzanlagen	10,1	3,4	10,3	6,9
Gesamtinvestitionen	292,3	100,0	243,7	225,2

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2018 gegenüber dem Vorjahresende um 182,9 Mio. € und damit um 15,8% auf 1.339,5 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 167,4 Mio. € und hat sich durch eine Einlage der HGV in die Kapitalrücklage der HOCHBAHN um 25,0 Mio. € erhöht. Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme hat die Kapitalerhöhung nur geringe Auswirkung auf die Eigenkapitalquote, die sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 0,2 Prozentpunkte auf 12,5% verbesserte.

	2018 Mio. €	2018 Anteil %	2017 Mio. €
Aktiva			
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	1.070,5	79,9	915,7
Finanzanlagen	163,4	12,2	153,4
Vorräte	23,5	1,8	19,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20,6	1,5	14,6
Flüssige Mittel	10,6	0,8	7,5
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	50,9	3,8	45,6
Summe Aktiva	1.339,5	100,0	1.156,6
	2018 Mio. €	2018 Anteil %	2017 Mio. €
Passiva			
Eigenkapital	167,4	12,5	142,4
Pensionsrückstellungen	77,1	5,8	70,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	816,7	61,0	652,4
Übrige Rückstellungen	145,1	10,8	148,5
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	52,3	3,9	33,9
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	80,9	6,0	108,5
Summe Passiva	1.339,5	100,0	1.156,6

2.4 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

Der Erfolg der HOCHBAHN bemisst sich als Verkehrsunternehmen jedoch nicht allein an wirtschaftlichen Kennzahlen. Auch die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren spielen für die nachhaltige Entwicklung der HOCHBAHN eine wichtige Rolle. Zu den wesentlichen nichtfinanziellen Steuerungsgrößen zählen die Betriebsleistung, die Fahrgastzahlenentwicklung und die CO₂-Emissionen. Die Nutzwagenkilometer weisen die erbrachte Betriebsleistung der HOCHBAHN aus. Sie beinhalten die bei der Verkehrsbedienung zurückgelegte Entfernung ohne Leerkilometer.

2.5 Mitarbeiter der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum 31. Dezember 2018 gegenüber dem Vorjahresende um 205 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016
Vollzeitkräfte	4.682	4.536	4.442
Teilzeitkräfte	471	421	408
Vorstände	4	4	4
Auszubildende	131	122	142
Mitarbeiter / innen gesamt	5.288	5.083	4.996

Der Anstieg der Mitarbeiterzahlen gegenüber dem Vorjahr ist vorrangig auf eine Ausweitung des Leistungsangebotes und einen damit verbundenen höheren Bedarf an Bus- und U-Bahn-Fahrern zurückzuführen. Darüber hinaus wurden in diversen Bereichen im Zusammenhang mit der U-Bahn-Netzerweiterung zusätzliche Mitarbeiter benötigt.

Tarifabschluss

Der Entgelttarifvertrag wurde von der Gewerkschaft ver.di fristgerecht zum 30. April 2018 gekündigt. Die Verhandlungskommissionen der HOCHBAHN und von ver.di haben sich in der zweiten Verhandlungsrunde am 4. Juni 2018 auf einen zweistufigen Abschluss mit einem Entgeltanstieg von zunächst 3,3% und dann 3,2% für jeweils 14 Monate geeinigt. Zudem wurde eine Anhebung des sogenannten „verdi-Bonus“ von heute 150 € auf künftig 500 € vereinbart.

Duales Studium/Berufsausbildung

Bei den im Jahr 2018 insgesamt 43 neu eingestellten Auszubildenden und dual Studierenden lag der Frauenanteil bei 40%, im technischen Bereich bei 32%. Mit diesem Ausbildungsjahrgang wurde der Ausbildungsberuf Kaufmann/Kauffrau für Dialogmarketing in Teilzeit mit vier Stellen erfolgreich weitergeführt. Erstmals wurde im technisch-gewerblichen Bereich eine Auszubildende in Teilzeit (Fachrichtung Elektronikerin für Geräte und Systeme) eingestellt. Der Ausbildungsberuf Fachkraft im Fahrbetrieb wird mit Beginn des Ausbildungsjahres 2018 für drei weitere Jahrgänge fortgeführt. Zum Herbst 2018 wurde das Angebot an technischen dualen Studiengängen um die Fachrichtung Bauingenieurwesen an der Hochschule 21 in Buxtehude ergänzt.

Integration von Flüchtlingen

Nach dem erfolgreichen Start des Flüchtlingsprojekts in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017, bei dem die HOCHBAHN elf von 16 Flüchtlingen als Busfahrer übernommen hat, wurden die Ausbildungskurse weitergeführt. 31 Flüchtlinge – darunter auch erstmalig eine Frau – starteten im Jahr 2018 in zwei Kursen. Für das Jahr 2019 sind 32 Ausbildungsplätze für Flüchtlinge 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 Aufsichtsratssitzung am 2. März 2017 wurde nachträglich festgelegt, dass diese Quoten bis zum 31. Dezember 2020 gelten sollen. Zum Stichtag 31. Dezember 2018 lag der Anteil von weiblichen Aufsichtsratsmitgliedern mit 31,25% unterhalb der angestrebten Zielgröße. Der Frauenanteil des Vorstandes entsprach mit 25% dem Zielwert.

Betriebliches Gesundheitsmanagement: Corporate Health Award

Die HOCHBAHN wurde im Jahr 2018 für ihr internes betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) mit dem Corporate Health Award ausgezeichnet. Von 270 Unternehmen aus 13 Branchen, die das mehrstufige Audit durchliefen, erreichte die HOCHBAHN den ersten Platz in der Branche Verkehr/Logistik. Der Preis wird nur an Unternehmen vergeben, die sich nachweislich überdurchschnittlich für die Gesundheit der eigenen Mitarbeitenden engagieren und die das BGM sowohl strukturell als auch strategisch in die Unternehmensprozesse integrieren und fördern.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

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

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

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

3. PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1 Prognosebericht

Linienverlängerung der U4

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

Die Kehr- und Abstellanlage wurde bereits im Oktober 2017 in Betrieb genommen. Auch im Bereich der Tunnel- und Trogstrecke sowie in der neuen Haltestelle Elbbrücken konnten die Arbeiten weitgehend abgeschlossen werden. Ebenfalls nahezu fertiggestellt ist mittlerweile das Verbindungsbauwerk (Skywalk) zur in Bau befindlichen S-Bahn Haltestelle. Aufgrund der planmäßig verlaufenen Arbeiten konnte der Probetrieb der U-Bahn wie vorgesehen Mitte November 2018 gestartet werden. Am 7. Dezember 2018 wurde der reguläre Fahrgastbetrieb zur neuen U4-Endhaltestelle Elbbrücken aufgenommen. Im Jahr 2019 finden in diesem Bauvorhaben nur noch wenige Restarbeiten statt. Aufgrund günstigerer Vergaben und nicht eingetretener Baugrundrisiken wird eine Unterschreitung des Projektbudgets um rund 33 Mio. € (145 Mio. € statt 178 Mio. €) erwartet.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. In der ersten Stufe des beschleunigten Ausbauprogramms wurden bereits bis Ende 2016 insgesamt 21 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Im Zuge der weiteren Ausbaustufen mit Baubeginn ab dem Jahr 2016 wurden bis Ende 2017 weitere 5 Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Im Jahr 2018 konnten sieben Haltestellen (Merkenstraße, Langenhorn Nord, Hoheluftbrücke, Habichtstraße, Uhlandstraße, Meiendorfer Weg, Hagendeel) barrierefrei in Betrieb genommen werden. Darüber hinaus wurde im Jahr 2018 an sechs Haltestellen (Lohmühlenstraße, Ritterstraße, Wandsbeker Chaussee, Alter Teichweg, Straßburger Straße, Lübecker Straße) mit den Baumaßnahmen begonnen. Mit diesen sechs sowie der U-Bahn-Haltestelle Joachim-Mählstraße befanden sich zum Jahreswechsel 2018/2019 insgesamt sieben Haltestellen im Bau. Davon sollen sechs Haltestellen im Jahr 2019 fertig gestellt werden. Lediglich die Bauarbeiten an der Haltestelle Straßburger Straße werden sich voraussichtlich bis in das Frühjahr 2020 ziehen.

Im Jahr 2019 beginnen die Bauarbeiten an drei weiteren Haltestellen (Landungsbrücken, Klein Borstel, Fuhlsbüttel Nord). Zusätzlich laufen die Genehmigungsplanungen für vier U-Bahn-Haltestellen (Steinstraße, Messberg, Jungfernstieg, Rathaus), deren Umbau im Jahr 2020 beginnen soll. Für die Haltestelle Mönckebergstraße wurde der Antrag auf Planfeststellung im Dezember 2018 eingereicht. Hier ist ein Baubeginn ebenfalls für 2020 vorgesehen.

Die weitere Realisierung der darüber hinaus noch barrierefrei auszubauenden vier U-Bahn-Haltestellen soll kontinuierlich in der nächsten Dekade erfolgen. Nicht mehr im Programm des barrierefreien Ausbaus geführt wird die Haltestelle Sternschanze. Hier strebt die HOCHBAHN einen Neubau in der zweiten Hälfte der nächsten Dekade an.

Netzentwicklung U-Bahn

Ziel Hamburgs ist es, den ÖPNV künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Aus einer Ende 2014 abgeschlossenen Konzeptstudie gingen die nachstehenden Netzerweiterungsmaßnahmen der U-Bahn 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 wurden im Jahr 2018 die Arbeiten zur Bahndammerweiterung und die Rohbauarbeiten für den ersten Bauabschnitt des Zugangsbauwerks ausgeführt. Außerdem erfolgten die Gleisbauarbeiten für das neue nach Volksdorf führende Gleis. Die Stahlbaumontage des Bahnsteigdachs ist im März 2019 erfolgt. Die Fertigstellung des Rohbaus im zweiten Bauabschnitt ist für den Juni 2019 geplant. Bis Anfang Mai erfolgen die Arbeiten an den Außenfassaden sowie am Bahnsteigdach, anschließend der Ausbau und die technische Ausstattung. Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2019 vorgesehen.

Im Projekt Verlängerung der U4 auf die Horner Geest wurden im Juni 2018 die Planfeststellungsunterlagen beim Rechtsamt eingereicht. Die Einwendungsfrist endete Mitte Oktober 2018. Der Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren findet Ende April 2019 statt. Ein Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2019 ist denkbar. Es ist es das Ziel, in der Bürgerschaftssitzung Mitte Juni 2019 einen Beschluss zur Finanzierung zu erwirken sowie darauf aufbauend einen Zuwendungsbescheid zu erhalten. Eine anteilige Förderung der Maßnahme durch Mittel des Bundes wird derzeit beantragt. Der Baubeginn wird für das Jahr 2019 angestrebt.

Die Planungen für den Neubau der U-Bahn-Linie U5 wurden weiter fortgeführt. Für den Planungsabschnitt U5 Ost (Bramfeld - City Nord) wurde die Entwurfsplanung Ende 2018 abgeschlossen. Darauf aufbauend werden bis Mitte 2019 die Unterlagen für eine Bau- und Kostenunterlage aufbereitet. Weiterhin ist vorgesehen, im ersten Halbjahr 2019 die Planfeststellungsunterlagen einzureichen. Parallel dazu sollen weitere Planungsleistungen erstellt werden. Der Baubeginn wird für Ende 2021 angestrebt.

Für den Planungsabschnitt U5 Mitte (City Nord - Innenstadt - Siemersplatz/Stellingen) wurde die Machbarkeitsuntersuchung im Berichtsjahr 2018 mit positivem Ergebnis abgeschlossen. In der anschließenden Vorplanung werden diese Ergebnisse weiter untersucht und vertieft. Der Abschluss ist für Mitte 2020 vorgesehen.

Die Konzeptstudie für den Planungsabschnitt Hamburger Westen (Stellingen beziehungsweise Diebsteich - Lurup - Osdorfer Born) wurde Ende 2016 mit je einer Vorzugsvariante für S-Bahn und U-Bahn beendet. Bis Ende des ersten Quartals 2019 wird eine Machbarkeitsuntersuchung in Kooperation mit der S-Bahn-Hamburg erarbeitet. Darauf aufbauend erfolgt federführend durch den HVV ein Variantenvergleich für die weitere politische Entscheidungsfindung.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist ein wesentliches Ziel bei der U-Bahn-Netzentwicklung. Am 15. Januar 2019 wurde das Projekt U5 Mitte im Rahmen der Landespressekonferenz durch den Ersten Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher vorgestellt. Parallel dazu ging die Website „Schneller-durch-Hamburg.de“ online. Bis Mitte März 2019 wurden auf dieser Seite zu allen Projekten des U-Bahn-Netzausbaus bereits rund 70.000 Besucherinnen und Besucher verzeichnet sowie 850 Beiträge und Fragen veröffentlicht und beantwortet. Zum Auftakt der Bürgerbeteiligung zur U5 Mitte fanden zudem im ersten Quartal 2019 acht hamburgweite Veranstaltungen an vier Knotenpunkten (UKE, Uni Hamburg, Kampnagel, City/Hühnerposten) statt. Rund 10.000 Menschen informierten sich dort mit interaktiven Modulen und im direkten Gespräch. Deutlich wurde dabei: Die Hamburger wollen die U-Bahn-Linie U5.

Direktvergabe Bus / U-Bahn

Am 19. August 2014 stimmte die Senatskommission für öffentliche Unternehmen zu, die HOCHBAHN und die Verkehrsunternehmen Hamburg-Holstein (VHH) aufzufordern, die Voraussetzungen für eine Direktvergabe zu schaffen. So sollten die Verkehrsunternehmen unter anderem eine unternehmensübergreifende Optimierung des Liniennetzes und der Busumläufe vornehmen sowie Benchmark-Instrumente unter Einbeziehung anderer geeigneter Verkehrsunternehmen entwickeln.

Nachdem die Anforderungen der Senatskommission von den Verkehrsunternehmen erbracht wurden, hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation für die VHH die geplante Direktvergabe von Verkehrsleistungen bereits Ende 2015 im EU-Amtsblatt bekannt gegeben. Im Anschluss erfolgte Ende 2016 per Senatsbeschluss die Direktvergabe an die VHH.

Die Vorabveröffentlichung für die HOCHBAHN war zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt, da noch nicht alle gesetzlichen Auflagen erfüllt waren. Eine Direktvergabe ist nach dem bestehenden Rechtsrahmen nur dann zulässig, wenn das Unternehmen sich nicht selbst oder über Beteiligungen außerhalb des Heimatmarktes engagiert. Somit musste die HOCHBAHN vor der Direktvergabe eine Lösung für die BeNEX GmbH (BeNEX) im Sinne der EU-Verordnung finden.

Ende 2018 hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation die geplante Direktvergabe von Verkehrsleistungen auch für die HOCHBAHN im EU-Amtsblatt bekannt gegeben. Aufgrund der geplanten Netzerweiterungen (U5, U4 Horner Geest) umfasst die Vorabinformation nunmehr neben der Busleistung auch die Vergabe der U-Bahn-Leistungen.

Ende März 2019 wurde ein Vertrag über die Veräußerung des von der HOCHBAHN gehaltenen Geschäftsanteils an der BeNEX und des Kommanditanteils an der agilis E unterzeichnet (signing). Der Verkauf wird erst wirksam (closing), wenn diverse Vollzugsbedingungen erfüllt sind und, wie in einem solchen Fall üblich, die formale Prüfung durch das Bundeskartellamt erfolgt ist. Mit diesem Vertrag ist ein entscheidender Schritt getan, um alle Voraussetzungen im Sinne der EU-Verordnung zu erfüllen, so dass Ende 2019 per Senatsbeschluss die Direktvergabe an die HOCHBAHN erfolgen kann.

Projekt switchh

Am 31. Mai 2013 startete das Projekt switchh in eine zweijährige Pilotphase. Die HOCHBAHN verbindet durch switchh den ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing-Angeboten auf einer Mobilitätsplattform. An günstig gelegenen Standorten, sogenannten switchh Punkten, kann der Nutzer auf diese Mobilitätsdienstleistungen zugreifen. Ziel von switchh ist es, durch die intelligente Vernetzung aller öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote den Verzicht auf den eigenen Pkw zu fördern, um die Verkehrs-, Lebens- und Umweltbedingungen in Hamburg zu verbessern. Mit der erfolgreichen Durchführung eines Teilnahmeverfahrens zur Gewinnung weiterer Kooperationspartner im Sommer 2015 wurde die zweijährige Pilotphase von einer sogenannten Transitionsphase abgelöst. Durch die Vergrößerung des Partnernetzwerks sollen die Kunden zukünftig auf ein vielfältigeres Fahrzeugangebot zugreifen können, 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 soll die Stadt leiser und ihre Luft sauberer werden. Durch eine digitale Infrastruktur beziehungsweise Plattform, die alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote vernetzt, wird das Ziel verfolgt, die Angebote selbstverständlicher, komfortabler und attraktiver zu machen. Es ist derzeit geplant, diese Plattform ab Herbst 2019 den Menschen in Hamburg anzubieten und dann schrittweise um alle relevanten Mobilitätsangebote zu ergänzen. Neben der Erstellung einer digitalen Infrastruktur wird der Bau von weiteren switchh Punkten realisiert. Diese werden sowohl an den Schnellbahnknotenpunkten als auch abseits in verdichteten Quartieren errichtet. Für die zukünftig geplante Elektrifizierung eines relevanten Fahrzeugflottenanteils der Carsharing-Anbieter ist vorgesehen, die switchh Punkte an den Schnellbahnhaltestellen mit einer Ladeinfrastruktur auszustatten. Hierfür wurden bereits mit allen wichtigen Partnern die Abstimmungen intensiviert.

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. Ziele dieser Maßnahme sind zum einen die Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Hamburg und zum anderen der Ausbau des ökologischen Vorteils des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr mit konventioneller Antriebstechnik. Die komplette Flotte soll bis zum Anfang der Dreißigerjahre umgestellt sein.

Die ersten serienreifen Fahrzeuge mit lokal emissionsfreiem Antrieb sind Batteriebusse. Mit dem Jahreswechsel 2018/2019 wurden bei der HOCHBAHN die ersten vier Fahrzeuge (je zwei Evobus und Solaris) in Betrieb genommen. 2019 werden die ausstehenden 26 Busse geliefert. Die Bestellung weiterer Busse ist planmäßig zur Mitte des Jahres 2019 vorgesehen. Im Anschluss wird die Ausschreibung der ab 2021 zu beschaffenden Busse vorbereitet.

Die Entwicklung der Batterietechnologie und die daraus resultierenden Reichweiten der Fahrzeuge stellen die wesentliche Herausforderung für die zukünftige Fahrzeugbeschaffung dar. Die Erfahrungen, die die HOCHBAHN bei der Erprobung von Brennstoffzellenhybridbussen und Batteriebussen mit Brennstoffzelle als Range Extender (Reichweitenverstärker) gesammelt hat, führen zu dem Schluss, dass die Brennstoffzellentechnologie und somit der Einsatz von Wasserstoff eine Option sein kann, um die Reichweiten von E-Bussen deutlich zu erhöhen. Erste serienreife Batteriebusse mit Brennstoffzelle als Range Extender werden für 2022 erwartet. Die Brennstoffzellentechnologie bleibt auf dem Weg zur kompletten Umstellung der Fahrzeugflotte eine wichtige Option zur Zielerreichung.

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, Dacharbeitsplätze in der Werkstatt und die Qualifizierung des Personals wurden bereits auf dem Betriebshof Hummelsbüttel getroffen. Mit dem Neubau des Betriebshofes Alsterdorf wird eine weitere wichtige Voraussetzung für die Beschaffung, Wartung und Versorgung lokal emissionsfreier Busse geschaffen. Die bereits vorhandenen Kapazitäten in Hummelsbüttel werden noch in diesem Jahrzehnt ausgebaut. Die übrigen Betriebshöfe folgen schrittweise in den Zwanzigerjahren. Auf den Betriebshöfen wird die Möglichkeit einer Nachrüstung für den Einsatz von Bussen mit Brennstoffzellentechnologie vorgehalten.

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 kann. Ergänzend wurde ein Last- und Lademanagementsystem (LMS), mit dem der Strombezug und die Ladevorgänge abgestimmt und optimiert werden, entwickelt. Die Systeme sollen zur Betriebsaufnahme des Betriebshofes Alsterdorf 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

Für das Geschäftsjahr 2018 waren ein Fehlbetrag von 59,5 Mio. €, ein EBITDA von 47,0 Mio. € sowie ein Kostendeckungsgrad von 91,0% geplant. Im Rahmen der Fortschreibung 2018 wurde der Fehlbetrag auf 51,0 Mio. € abgesenkt. Entsprechend ergab sich ein EBITDA in Höhe von 54,6 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 92,2%. Tatsächlich erwirtschaftete die HOCHBAHN 2018 einen Fehlbetrag von 51,0 Mio. € und einen damit verbundenen Kostendeckungsgrad von 92,2%. Das EBITDA belief sich auf 50,4 Mio. €. Der Fehlbetrag sowie der Kostendeckungsgrad wurden somit im Vergleich zur Fortschreibung erreicht. Aufgrund des geringeren Anteils der Kapitalkosten am Jahresergebnis fiel das EBITDA um 4,2 Mio. € geringer aus als geplant.

Im Jahr 2017 wurde ein Fehlbetrag von 44,9 Mio. € erwirtschaftet, verbunden mit einem EBITDA von 54,7 Mio. € und einem Kostendeckungsgrad von 92,9%. Im Vergleich zu diesem Fehlbetrag ergibt sich für 2018 eine Ergebnisverschlechterung um 6,1 Mio. €, da die Aufwandsteigerungen des Berichtsjahres nicht vollständig durch Steigerungen bei den HVV-Pool-Einnahmen kompensiert werden konnten. Diese Aufwandssteigerungen resultierten zum einen aus gestiegenen Kapitalkosten. Die fremdfinanzierten Investitionen in Fahrzeugbeschaffungen führten zu erhöhten Abschreibungen und gestiegenen Zinsaufwendungen. Zum anderen sind die Kosten für Personal und Energie gestiegen. Die Zunahme der Personalkosten beruht auf der Tariflohnerhöhung zum 1. Mai 2018 um 3,3 % sowie dem gestiegenen Personalbedarf durch die erhöhte Betriebsleistung. Gestiegene Beschaffungspreise und ein höherer Verbrauch aufgrund der Ausweitung der Betriebsleistung führten zu höheren Energiekosten.

Für das Jahr 2019 ist ein Fehlbetrag in Höhe von 67,8 Mio. € geplant. Hieraus abgeleitet ergibt sich ein EBITDA von 40,9 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 90,1 %. Die Ergebnisverschlechterung im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 liegt vor allem in steigenden Kapitalkosten, die überwiegend aus der Beschaffung von DT5-Fahrzeugen, aus der Vollertüchtigung von DT3-Fahrzeugen und aus der Busbeschaffung resultieren. Des Weiteren ergeben sich erhöhte Abschreibungen durch den Neubau des Busbetriebshofs Alsterdorf sowie aus Vertriebsprojekten, wie der Beschaffung von Fahrausweisautomaten und dem E-Ticketing. Beim Personalaufwand führen die Tariflohnerhöhung vom 1. Mai 2018 um 3,3% ganzjährig sowie die weitere Tariflohnerhöhung zum 1. Juli 2019 um 3,2% zu einem weiteren Anstieg. Zudem besteht im Jahr 2019 ein höherer Personalbedarf aufgrund der umfangreichen Angebotsoffensive. Bei den Energiekosten wird aufgrund steigender Preise und einem höheren Verbrauch ebenso mit steigenden Kosten gerechnet. Diese zusätzlichen Kosten werden nur teilweise durch steigende Erlöse kompensiert werden. Seitens des HVV wird für den Verkehrsverbund im Jahr 2019 mit einer Nachfragesteigerung um 0,3 % gerechnet. Diese Effekte führen dazu, dass sich das Ergebnis 2019 im Vergleich zum Ergebnis 2018 deutlich verschlechtern wird.

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 Chancenmanagement (RCM) der HOCHBAHN geregelt.

Um ein zielgerichtetes RCM zu ermöglichen, werden wesentliche Grundlagen unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen vom Vorstand der HOCHBAHN vorgegeben und konzernweit angewandt. Diese sind im RCM-Handbuch beschrieben und werden regelmäßig auf ihre 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) beziehungsweise positiven (Chancen) Prognose beziehungsweise Zielabweichung führen können.“

Risiken beinhalten demnach den Eintritt eines Schadens bzw. Nachteils sowie die negative Abweichung vom genehmigten Budget. Chancen hingegen können zu einem Zugewinn bzw. Vorteil und damit zu einer positiven Abweichung vom Budget führen. Im Hinblick auf die Bewertung von Risiken und Chancen ist die Netto-Position festgelegt.

Für die Behandlung von Risiken und Chancen bei den RCM-Inventuren werden soweit möglich 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. Eine Saldierung von Chancen und Risiken ist grundsätzlich ausgeschlossen.

Risiken

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

Unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs

Bei der Fortschreibung der Tarifstruktur im Verbundgebiet durch den HVV als Aufgabenträger würde eine unzureichende Berücksichtigung der tatsächlichen Aufwandssteigerungen, beispielsweise bei Personal und Energie, zu einem Anstieg des Fehlbetrags bei der HOCHBAHN führen. Die Möglichkeit, diese Aufwandssteigerungen durch Einsparungen auszugleichen, besteht nicht.

Auf Basis von Absprachen zwischen dem HVV und den Verkehrsunternehmen orientieren sich die jährlichen Fortschreibungen der Tarife aktuell an den realen Steigerungen ausgewählter Aufwandspositionen.

Auswirkung von Baustellen

In den kommenden Jahren ist im HVV-Netz mit einer verstärkten Bautätigkeit zu rechnen. Dies betrifft sowohl Neu- und Ausbauvorhaben, als auch umfangreiche Instandhaltungsarbeiten. Die Bewertung der Auswirkungen von Baumaßnahmen auf den eigenen Baustellen beziehungsweise Baustellen anderer Verkehrsunternehmen für die eigenen Verkehre werden in der Nachfrageprognose berücksichtigt. Risiken im Hinblick auf die Nachfrage bestehen vor allem darin, dass Verzögerungen im Baufortschritt auftreten, ein Schienenersatzverkehr nicht wie geplant umgesetzt werden kann oder das Kundenverhalten sich generell anders entwickelt als erhofft. Als Folge würden die Zuscheidungen der Fahrgeldeinnahmen durch den Aufgabenträger geringer ausfallen als geplant.

Personalrisiken

Der Arbeitsmarkt ist derzeit von einem Beschäftigungsanstieg und sinkender Arbeitslosigkeit gekennzeichnet. Mittlerweile herrscht in Deutschland ein zunehmender Personalmangel. Es wird immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Dem begegnet die HOCHBAHN durch zielgruppenspezifische Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität. Die HOCHBAHN richtet sich zum Beispiel gezielt an berufserfahrene ältere Bewerberinnen und Bewerber bei der Besetzung offener Positionen im Fahrdienst und betreibt den Ausbau des Personalmarketings, insbesondere an Hochschulen.

Zinsänderungen

Bundesregierung und führende Wirtschaftsinstitute gehen mittelfristig von einem Anstieg des Zinsniveaus aus. Auf bestehende Darlehen hat ein Anstieg keine Auswirkungen, da sich die HOCHBAHN in vielen Fällen eine Zinsbindung gesichert hat.

Ein Anstieg der Zinsen für kurzfristige Mittel und neu aufzunehmende langfristige Darlehen könnte vor dem Hintergrund der geplanten infrastrukturellen Maßnahmen mittelfristig zu zusätzlichen Kosten und einem Anstieg des Fehlbetrages führen.

Europäische Richtlinie zur Offenlegung von Daten des öffentlichen Sektors

Mit der Neufassung der europäischen Public Sector Information (PSI) - Richtlinie werden erstmals neben Behörden auch öffentliche Unternehmen dazu verpflichtet, ihre betrieblichen Daten in großem Umfang öffentlich freizugeben. Damit könnten künftig Daten wie Kunden- oder Verkehrsdaten und betriebliche Echtzeitdaten von Dritten genutzt werden, um zum Beispiel ähnliche Mobilitätsdienstleistungen zu erbringen oder Apps zu entwickeln, mit denen eine Bindung beziehungsweise Beeinflussung der HOCHBAHN-Kunden gesteuert werden könnte.

Risikoberichterstattung in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

Die HOCHBAHN ist an zahlreichen Unternehmen beteiligt. Sie unterliegt hinsichtlich dieser Beteiligungen einem Ausfallrisiko in Bezug auf deren Werthaltigkeit sowie dem Risiko von Zahlungsstromschwankungen aus den Beteiligungserträgen. Diesen Risiken begegnet die HOCHBAHN zum einen durch die aktive Steuerung der Beteiligungen im Rahmen ihres Beteiligungscontrollings und durch ein regelmäßiges Berichtswesen. Zum anderen sind die Vorstände der HOCHBAHN auch Mitglieder in den Leitungs- und Aufsichtsorganen der Beteiligungen.

Die HOCHBAHN unterliegt dem Einfluss von Zinsschwankungen. Auf bestehende Darlehensverbindlichkeiten hat das Risiko steigender Zinsen jedoch keine Auswirkungen, da die HOCHBAHN Darlehen mit einer langjährigen Zinsbindung abgeschlossen hat. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für neu aufzunehmende Darlehen und könnte sich negativ auf das Ergebnis auswirken. Das Risiko von Zinsschwankungen wird durch einen konservativen Planungsansatz berücksichtigt.

Zusammenfassende Risikoposition

Im Jahr 2018 wurden zwei regelmäßige RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Adhoc-Meldungen für unerwartet aufgetretene wesentliche Risiken erfolgten keine. In der RCM-Inventur zum Jahresende wurden 84 Risiken bei der HOCHBAHN identifiziert. Hiervon entfielen 24 auf die Kategorie Kontrahenten (Kunden und Lieferanten), zehn auf die Kategorie Markt, 19 auf „Allgemeine Rahmenbedingungen“, 24 auf „Technik und Organisation“ sowie sieben auf „Konzern“.

Die mittelfristige Risikoposition der HOCHBAHN wird maßgeblich durch die Höhe der Fahrgastzahlen sowie die daraus resultierenden Einnahmen bestimmt. Risiken bestehen vor allem infolge der geplanten Baumaßnahmen und der nur schwer abschätzbaren Entwicklung der Fahrgastzahlen. Auch eine nicht ausreichende Fortschreibung der Tarifstruktur durch den Aufgabenträger könnte zu niedrigeren Einnahmen und zu einem Anstieg des Fehlbetrags beitragen. Darüber hinaus bestimmen die niedrige Eigenkapitalquote sowie verschiedene technische und organisatorische Risiken die Gesamtlage. Die Gesamtposition hat sich jedoch im Vergleich zum Vorjahr durch den Wegfall von Risiken verbessert.

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

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind ein Auszug aus der RCM-Inventur zum 31. Dezember 2018.

Chancen

Im Folgenden werden die wesentlichen Chancen für die HOCHBAHN erläutert:

Strategische Chancen

Die fortschreitende Digitalisierung stellt für viele Unternehmen gleichermaßen eine Herausforderung und Chance dar. Für die HOCHBAHN eröffnet sie Möglichkeiten, neue Kunden zu gewinnen und bestehende durch innovative Angebote zu halten. Digitale Lösungen auf Basis smarterer Datennutzung ermöglichen es zukünftig, Kundenwünsche genauer zu ermitteln und darauf aufbauend passgenauere Angebote zu erstellen. Elektronische Medien erleichtern schon jetzt den Zugang zu den Verkehrsdienstleistungen der HOCHBAHN und tragen zur Erschließung neuer Nutzergruppen bei.

Längerfristig wird das autonome Fahren nicht nur den motorisierten Individualverkehr, sondern auch den ÖPNV revolutionieren. Dieser einschneidende Wandel der Mobilitätskultur wird vermutlich auch verstärkend dazu beitragen, dass sich Sharing-Modelle weiter ausbreiten. 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. Im Forschungsprojekt HEAT möchte die HOCHBAHN autonom fahrende elektrisch getriebene Kleinbusse testen und so gemeinsam mit namhaften Partnern aus der deutschen Industrie eine Vorreiterrolle einnehmen.

Die seit Mai 2018 in Kraft getretenen Fahrverbote wegen Nichteinhaltung der Luftreinhaltewerte zeigen den Druck auch auf die Stadt Hamburg, die umwelt- und klimaschädlichen Emissionen des Verkehrssektors zu verringern. Mit der Verpflichtung, ab 2020 nur noch lokal emissionsfreie Elektrobusse anzuschaffen, leistet die HOCHBAHN einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der politischen Klimaschutzziele. Auf diese Weise nutzt die HOCHBAHN die Chance, sich noch stärker als „Problemlöser“ zu zeigen und somit für die Verteilung immer knapperer öffentlicher Ressourcen gut aufgestellt zu sein. Darüber hinaus trägt ein attraktives Angebot des ÖPNV dazu bei, dass mehr Hamburger auf das eigene Auto verzichten und auf Busse, Bahnen und Carsharing-Angebote umsteigen. Dadurch werden zusätzliche Flächen im Parkraum und auf der Straße frei. Auch dies trägt letztlich zur Steigerung der Lebensqualität in Hamburg bei.

Marktchancen

Durch den stetigen Zuzug neuer Einwohner in die Metropolregion Hamburg profitiert die HOCHBAHN von der allgemein positiven Marktentwicklung und den vorteilhaften Rahmenbedingungen für die Angebots- und Leistungsausweitungen ihrer Verkehrsdienstleistungen.

Das durch den Bevölkerungszuwachs gesetzte Senatsziel, den Wohnungsneubau in Hamburg deutlich zu steigern, verpflichtet die HOCHBAHN zur Anbindung dieser neuen Wohn- und Gewerbequartiere an den ÖPNV. Hierdurch können neue Fahrgäste und Kunden gewonnen und neue Mobilitätskonzepte erprobt werden. Durch die Verlängerungen der U-Bahn-Linie U4 einerseits bis zu den Elbbrücken und andererseits zur Horner Geest sowie den geplanten Neubau der U-Bahn-Linie U5 werden weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit schneller und einfacher erreichbar.

Zugleich beansprucht die wachsende Metropole den begrenzten Straßenraum immer stärker. Staus und knapper werdende Parkplätze machen den motorisierten Individualverkehr zunehmend unattraktiv. Mit einem vorteilhaften Angebot kann die HOCHBAHN davon profitieren, dass die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten und angrenzenden Mobilitätsdienstleistungen weiter steigt. Mit der Einführung und dem Ausbau dezentraler switchh Punkte rückt die HOCHBAHN noch näher an den Kunden und in die Quartiere und bietet dort eine attraktive Auswahl verschiedenster Verkehrsmittel.

Hamburg, den 29. März 2019

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Henrik Falk

Claudia Güssen

Helmut König

Jens-Günter Lang

JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	23
BILANZ	24
ANLAGENSPIEGEL	26
ANHANG	28
Bilanzerläuterungen	30
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	32
Sonstige Angaben	34
Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2018	39

Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

(€)	Anhang	2018	2017
1. Umsatzerlöse	(7)	537.355.451,65	525.081.751,84
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		22.633.906,44	20.357.171,03
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	29.335.896,88	27.082.768,46
4. Gesamtleistung		589.325.254,97	572.521.691,33
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-58.723.970,58	-57.804.246,18
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-179.396.341,20	-173.860.977,59
		-238.120.311,78	-231.665.223,77
6. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		-218.604.145,07	-207.511.828,81
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-47.811.292,32	-45.634.658,97
		-266.415.437,39	-253.146.487,78
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-77.416.178,17	-75.067.861,85
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-48.104.002,56	-44.741.789,89
9. Beteiligungsergebnis	(12)	14.093.738,60	8.555.189,23
10. Zinsergebnis	(13)	-23.969.588,55	-20.947.558,37
11. Ergebnis nach Steuern		-50.606.524,88	-44.492.041,10
12. Sonstige Steuern		-403.886,64	-401.052,69
13. Erträge aus Verlustübernahme		51.010.411,52	44.893.093,79
14. Jahresüberschuss/ -fehlbetrag		0,00	0,00

Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2018

AKTIVIA (€)	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		1.356.900,00	1.687.502,00
2. Geleistete Anzahlungen		3.957.157,31	692.019,31
		5.314.057,31	2.379.521,31
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		108.009.625,88	109.099.503,43
2. Technische Anlagen und Maschinen		770.371.718,23	678.759.833,23
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		18.482.916,70	19.122.564,70
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		168.342.851,51	106.333.739,39
		1.065.207.112,32	913.315.640,75
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		144.430.473,00	135.130.473,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		866.632,53	1.057.260,21
3. Beteiligungen		155.990,25	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		10.098.143,87	9.301.873,53
5. Sonstige Ausleihungen		7.803.000,00	7.803.000,00
		163.354.239,65	153.448.596,99
		1.233.875.409,28	1.069.143.759,05
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		23.496.271,91	19.789.295,69
2. Waren		5.914,36	5.914,36
		23.502.186,27	19.795.210,05
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		20.558.440,39	14.564.950,67
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		10.966.043,58	9.231.572,83
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.869.826,15	1.987.611,45
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		35.210.007,81	32.030.010,70
5. Sonstige Vermögensgegenstände		2.268.342,49	2.150.675,33
		70.872.660,42	59.964.820,98
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		10.627.369,12	7.502.250,49
		105.002.215,81	87.262.281,52
C. Rechnungsabgrenzungsposten		639.445,13	175.309,98
		1.339.517.070,22	1.156.581.350,55

PASSIVA (€)	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
A. Eigenkapital	(3+4)		
I. Gezeichnetes Kapital		88.938.200,00	88.938.200,00
II. Kapitalrücklage		73.050.144,94	48.050.144,94
III. Gewinnrücklagen			
1. Gesetzliche Rücklage		4.124.005,57	4.124.005,57
2. Andere Gewinnrücklagen		1.321.876,04	1.321.876,04
		5.445.881,61	5.445.881,61
		167.434.226,55	142.434.226,55
B. Rückstellungen	(5)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		77.050.577,00	70.895.368,00
2. Sonstige Rückstellungen		145.149.188,35	148.450.511,84
		222.199.765,35	219.345.879,84
C. Verbindlichkeiten	(6)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		816.745.486,98	652.363.773,69
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		52.275.017,80	33.902.252,50
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		56.561.678,12	73.161.330,11
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		0,00	627,00
5. Sonstige Verbindlichkeiten		24.064.335,25	34.870.490,91
		949.646.518,15	794.298.474,21
C. Rechnungsabgrenzungsposten		236.560,17	502.769,95
		1.339.517.070,22	1.156.581.350,55

Anlagenspiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT 2018

€	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	Stand 01.01.2018	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34.364.328,99	440.684,11	554.634,65	128.884,05
2. Geleistete Anzahlungen	692.019,31	3.417.022,05	23.000,00	-128.884,05
Immaterielle Vermögensgegenstände	35.056.348,30	3.857.706,16	577.634,65	0,00
II. Sachanlagen				
1. a.) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	83.966.769,41	208.898,00	18.486,21	210.696,99
1. b.) Bauten auf fremden Grundstücken				
ba.) Bahnkörper u. Bauten d. Schienenweges	186.086.093,99	1.152.493,45	1.191,51	1.103.372,09
bb.) Übrige Bauten	83.226.328,59	983.046,18	107.694,36	1.814.692,26
	353.279.191,99	2.344.437,63	127.372,08	3.128.761,34
2. Technische Anlagen und Maschinen				
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	425.464.531,86	13.254.601,43	8.715.101,37	2.843.208,88
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	949.427.163,89	104.248.913,39	42.770.848,08	28.999.890,91
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	87.080.935,91	4.451.329,36	682.071,22	1.005.798,91
	1.461.972.631,66	121.954.844,18	52.168.020,67	32.848.898,70
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	108.694.094,01	5.898.012,63	3.001.716,08	434.420,56
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	106.333.739,39	98.454.082,07	32.889,35	-36.412.080,60
Sachanlagen	2.030.279.657,05	228.651.376,51	55.329.998,18	0,00
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	154.736.473,00	9.300.000,00	0,00	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.057.260,21	31.304,50	221.932,18	0,00
3. Beteiligungen	155.990,25	0,00	0,00	0,00
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	9.301.873,53	796.270,34	0,00	0,00
5. Sonstige Ausleihungen	7.803.000,00	0,00	0,00	0,00
Finanzanlagen	173.054.596,99	10.127.574,84	221.932,18	0,00
	2.238.390.602,34	242.636.657,51	56.129.565,01	0,00

	Abschreibungen					Restbuchwerte		
	Stand 31.12.2018	Stand 01.01.2018	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2018	Stand 31.12.2018	Stand Vorjahr
	34.379.262,50	32.676.826,99	900.170,16	554.634,65	0,00	33.022.362,50	1.356.900,00	1.687.502,00
	3.957.157,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.957.157,31	692.019,31
	38.336.419,81	32.676.826,99	900.170,16	554.634,65	0,00	33.022.362,50	5.314.057,31	2.379.521,31
	84.367.878,19	31.921.896,64	2.078.536,54	18.486,21	0,00	33.981.946,97	50.385.931,22	52.044.872,77
	188.340.768,02	150.296.302,90	2.630.341,54	1.191,51	0,00	152.925.452,93	35.415.315,09	35.789.791,09
	85.916.372,67	61.961.489,02	1.854.198,44	107.694,36	0,00	63.707.993,10	22.208.379,57	21.264.839,57
	358.625.018,88	244.179.688,56	6.563.076,52	127.372,08	0,00	250.615.393,00	108.009.625,88	109.099.503,43
	432.847.240,80	297.470.556,63	12.299.335,31	8.715.101,37	0,00	301.054.790,57	131.792.450,23	127.993.975,23
	1.039.905.120,11	427.954.923,89	46.392.255,50	42.547.024,28	0,00	431.800.155,11	608.104.965,00	521.472.240,00
	91.855.992,96	57.787.317,91	4.271.394,27	677.022,22	0,00	61.381.689,96	30.474.303,00	29.293.618,00
	1.564.608.353,87	783.212.798,43	62.962.985,08	51.939.147,87	0,00	794.236.635,64	770.371.718,23	678.759.833,23
	112.024.811,12	89.571.529,31	6.957.057,06	2.986.691,95	0,00	93.541.894,42	18.482.916,70	19.122.564,70
	168.342.851,51	0,00	32.889,35	32.889,35	0,00	0,00	168.342.851,51	106.333.739,39
	2.203.601.035,38	1.116.964.016,30	76.516.008,01	55.086.101,25	0,00	1.138.393.923,06	1.065.207.112,32	913.315.640,75
	164.036.473,00	19.606.000,00	0,00	0,00	0,00	19.606.000,00	144.430.473,00	135.130.473,00
	866.632,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	866.632,53	1.057.260,21
	155.990,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	155.990,25	155.990,25
	10.098.143,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.098.143,87	9.301.873,53
	7.803.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.803.000,00	7.803.000,00
	182.960.239,65	19.606.000,00	0,00	0,00	0,00	19.606.000,00	163.354.239,65	153.448.596,99
	2.424.897.694,84	1.169.246.843,29	77.416.178,17	55.640.735,90	0,00	1.191.022.285,56	1.233.875.409,28	1.069.143.759,05

Anhang für das Geschäftsjahr 2018

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2018 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.

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 Fernsichtanlagen, der U-Bahn-Fahrzeuge DT4 und der Omnibusse, degressiv abgeschrieben.

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

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten bis € 250, die selbständig nutzbar sind, werden in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt.

Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen € 250 und € 1.000, die selbständig nutzbar sind, ist ein Sammelposten gebildet worden, der über fünf Jahre linear gewinnmindernd aufgelöst wird.

Die Anteile und Ausleihungen an verbundenen Unternehmen, die Beteiligungen, die Wertpapiere und die sonstigen Ausleihungen des Anlagevermögens sind mit den Anschaffungskosten aktiviert worden. Bei dauernden 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 Waren sind zum Festwert bewertet.

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 2018 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 2018 3,01 % p. a. (Vorjahr 3,48 % 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. Auswirkungen aus der Fluktuation von Mitarbeitern werden nicht berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,75 % p. a. (Vorjahr 2,75 % p. a.) berücksichtigt. Für die übrigen Preis- und Kostensteigerungen wurden 1,50 % p. a. (Vorjahr 1,50 % p. a.) angesetzt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen zwischen 0,98 % p. a. (Vorjahr 1,43 % p. a.) und 2,32 % p. a. (Vorjahr 2,80 % 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€	2018	2017
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.559	14.565
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.966	9.231
davon aus Lieferungen und Leistungen / Verbindlichkeiten	(-687)	(-101)
davon aus sonstigen Forderungen	(11.653)	(9.332)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.870	1.988
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.528)	(1.367)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(342)	(621)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	35.210	32.030
davon aus Lieferungen und Leistungen	(20.206)	(22.358)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(15.004)	(9.672)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	2.268	2.151
Summe	70.873	59.965

Sämtliche Forderungen sind vollständig innerhalb eines Jahres fällig.

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2018 € 88.938.200,00 und teilt sich wie folgt auf:

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

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

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von T€ 5.663. 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 1.1.2018	88.938	48.050	5.446	142.434
Zuführung in die Kapitalrücklage	0	25.000	0	25.000
Stand zum 31.12.2018	88.938	73.050	5.446	167.434

Am 20. Dezember 2018 hat die alleinige Gesellschafterin der HOCHBAHN, die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, eine Einlage in Höhe von T€ 25.000 in die Kapitalrücklage der HOCHBAHN geleistet.

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

(5) Rückstellungen

in T€	2018	2017
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	77.051	70.895
Sonstige Rückstellungen	145.149	148.451
	222.200	219.346

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€ 27.390 sowie für Anwartschaften von T€ 9.281.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 79.775 enthalten die sonstigen Rückstellungen u. a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumswendungen, Resturlaubsansprüche, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, Finanzierungs- und Transaktionsrisiken, Prozessrisiken und ausstehende Rechnungen.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	davon Restlaufzeit			
	insgesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	816.745	72.733	332.777	411.235
Im Vorjahr	652.364	58.285	256.723	337.356
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	52.275	52.275	0	0
Im Vorjahr	33.902	33.902	0	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	56.562	56.562	0	0
Im Vorjahr	73.161	73.161	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(36.442)	(36.442)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(-3.370)	(-3.370)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(20.120)	(20.120)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(76.531)	(76.531)	(0)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Im Vorjahr	1	1	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(0)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(1)	(1)	(0)	(0)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	24.065	24.065	0	0
Im Vorjahr	34.870	34.870	0	0
davon aus Steuern	(3.506)	(3.506)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(3.330)	(3.330)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.354)	(1.354)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(1.281)	(1.281)	(0)	(0)
Summe	949.647	205.635	332.777	411.235
Im Vorjahr	794.298	200.219	256.723	337.356

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**(7) Umsatzerlöse**

in T€	2018	2017
Personennahverkehr ¹	452.624	440.443
Vermietung und Verpachtung	43.917	46.529
Sonstiges	40.814	38.110
	537.355	525.082
davon aperiodisch ²⁾	4.874	4.837

¹ Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG (Schülerverkehr) sowie § 148 SGB IX (Beförderung Schwerbehinderter) zusammen. Die endgültige Einnahmenezuschreibung des HVV für das Jahr 2018 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der HVV GmbH. Die Ermittlung der Einnahmen aus der Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX) erfolgt aufgrund einer vorläufigen Berechnung grundsätzlich anhand der Vorjahresparameter.

² In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV (T€ 4.296; i. Vj. T€ 3.721) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2018	2017
Sonstige betriebliche Erträge	29.336	27.083
davon aperiodisch (im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Schaden- und Kostenerstattungen für frühere Jahre)	5.748	5.573

(9) Personalaufwand

in T€	2018	2017
Löhne und Gehälter	218.604	207.512
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	47.811	45.634
	266.415	253.146
davon für Altersversorgung	5.655	5.475

(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr wurden Abschreibungen in Höhe von T€ 77.416 (Vorjahr T€ 75.068) vorgenommen. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 33 (Vorjahr T€ 4.073).

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen T€ 48.104 (Vorjahr T€ 44.742). Sie enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 199. Diese beinhalten im Wesentlichen den Selbstbehalt bei Haftpflichtschäden in Höhe von T€ 118.

(12) Beteiligungsergebnis

in T€	2018	2017
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6.413	6.113
Erträge aus Beteiligungen	8.384	6.963
davon aus verbundenen Unternehmen	(8.042)	(6.341)
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-3.606
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-704	-915
davon aus verbundenen Unternehmen	(-704)	(-915)
	14.093	8.555

(13) Zinsergebnis

in T€	2018	2017
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	58	901
davon aus verbundenen Unternehmen	(58)	(896)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	246	302
davon aus verbundenen Unternehmen	(70)	(65)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(169)	(235)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-24.273	-22.151
davon an verbundene Unternehmen	(-25)	(-20)
davon aus Aufzinsungen	(-4.048)	(-4.598)
	-23.969	-20.948

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€	2018
Abschlussprüfungsleistungen	128
Andere Bestätigungsleistungen	21
Sonstige Leistungen	120
Steuerberatungsleistungen	0
	269

In den Abschlussprüfungsleistungen sind Honorare in Höhe von T€ 47 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€ 22.310, für die in gleicher Höhe Rückgrifforderungen gegenüber einem inländischen Kreditinstitut bestehen. Die Verbindlichkeiten werden durch die Sicherungsübereignung von U-Bahn-Fahrzeugen gesichert. 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 2018 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen T€ 233. Es ergeben sich für die HOCHBAHN keine wesentlichen zukünftigen Risiken.

Zins- und Währungsswapschäfte

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 betrag- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt T€ -1.416. 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

Es bestehen Verbindlichkeiten aus Bürgschaften in Höhe von 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€ 378.215. Hierin sind T€ 9.089 gegenüber verbundenen und T€ 33 gegenüber assoziierten Unternehmen enthalten.

(18) Angaben zu den Arbeitnehmern

Es sind die im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeitnehmer angegeben.

	2018	2017
Personal und Betrieb	3.341	3.224
Technik	935	911
Unternehmenssteuerung und Finanzen	481	465
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	315	340
	5.072	4.940
davon Teilzeitbeschäftigte	452	412
davon weibliche Beschäftigte	867	808
Versorgungsempfänger	79	80
Auszubildende	114	120
Schwerbehindertenquote	6,4%	6,7%

(19) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2018 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.158, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	Herr Falk	Herr König	Herr Lang	Frau Güsken
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	260	205	188	175
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	20	20	12	32
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	100	66	62	18
Summe	380	291	262	225

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 3.314 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 9.921. An ehemaligen Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2018 Bezüge von T€ 646 gezahlt.

(20) Organe der Gesellschaft**Mitglieder des Aufsichtsrates****Frank Horch, Hamburg (bis 6. Dezember 2018)**

Vorsitzender

Senator, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Michael Westhagemann, Hamburg (seit 6. Dezember 2018)

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

Michael Pollmann, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Umwelt und Energie

Andreas Rieckhof, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Hamburg (bis 31. August 2018)

Geschäftsführer, HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Oliver Jensen, Hamburg (seit 1. September 2018)

Geschäftsführer, HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Martina Plag, Hamburg

Geschäftsführerin, Hachenberg und Richter Unternehmensberatung GmbH

Claudia Plath, Hamburg

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

Anne-Louise Quiring*, Hamburg

Gewerkschaftssekretärin, ver.di

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Angelika Jank*, Hamburg

Raumpflegerin, TEREK Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, Hamburg

Bereichsleiter, Datenschutzbeauftragter der HOCHBAHN

Heinrich Hanebuth*, Hamburg (bis 24. August 2018)

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Norbert Klang*, Hamburg (bis 24. August 2018)

Sachbearbeiter Öffentlichkeitsarbeit, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Marlies Schneider-Polich*, Hamburg (bis 24. August 2018)

U-Bahn Fahrerin, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Stefan Uckert*, Reinbek (ab 24. August 2018)

Techn. Angestellter, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Torsten Lux-Kremer*, Hamburg (ab 24. August 2018)

Betriebstechniker, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Jörg Braun*, Hamburg (ab 24. August 2018)

Kfm. Angestellter, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

* Vertreter der Arbeitnehmer

Mitglieder des Vorstands**Henrik Falk, Hamburg, Vorsitzender**

Ressort Unternehmenssteuerung

Helmut König, Peine

Ressort Finanzen

Jens-Günter Lang, Hamburg

Ressort Technik

Claudia Güsken, Hamburg

Ressort Personal und Betrieb

(21) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres

Ende März 2019 wurde ein Vertrag über die Veräußerung des von der HOCHBAHN gehaltenen Geschäftsanteils an der BeNEX und des Kommanditanteils an der agilis E unterzeichnet (signing). Der Verkauf wird erst wirksam (closing), wenn diverse Vollzugsbedingungen erfüllt sind und, wie in einem solchen Fall üblich, die formale Prüfung durch das Bundeskartellamt erfolgt ist.

(22) 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 2019

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

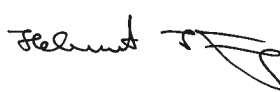
Der Vorstand



Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

Anteilsbesitz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
zum 31. Dezember 2018 ¹⁾

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigen- kapital	Beteiligung		Ergebnis 2018	Beherr- schungs- und Gewinn- abführungs- vertrag
		T€	Name		
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg	4.096	HOCHBAHN	100,0	0	ja ²
ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg	3.472	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Hamburg	775	HOCHBAHN	100,0	0	ja
SBG Süderelbe Bus GmbH, Hamburg	2.000	HOCHBAHN	100,0	0	ja
Friedrich Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH, Hamburg	1.590	HOCHBAHN	100,0	0	ja
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH, Hamburg ⁴	1.277	HOCHBAHN	69,2	207	–
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	3.363	–
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	132	HOCHBAHN	100,0	4	–
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	56.680	HOCHBAHN	100,0	-8.604	–
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	100,0	0	ja ³
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	56,0	0	ja ³
BeNEX GmbH, Hamburg ⁴	68.610	HOCHBAHN	51,0	5.582	–
agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg ⁵	k.A.	HOCHBAHN BeNEX	51,0 49,0	k.A.	–
agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
1. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Parchim ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
2. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH, Grünwald ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	ja ⁶
3. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
4. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
5. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
cantus Verkehrsgesellschaft mbH, Kassel ⁴	7.689	BeNEX	50,0	2.035	–
HNB Hamburger Nahverkehrs-Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg ⁵	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
Stadtverkehr Lübeck GmbH, Lübeck ⁴	31.141	HNB	49,9	0	ja ⁷
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Kaltenkirchen ⁴	1.556	BeNEX	50,0	-654	–
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Parchim ⁴	5.288	BeNEX	50,0	4.788	–
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH, Eberswalde ⁴	250	ODEG	100,0	0	ja

¹⁾ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

³⁾ Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

⁴⁾ Angabe der Vorjahreszahlen.

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

⁶⁾ Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der BeNEX GmbH.

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

Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

Zum Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 sowie zum Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018 hat die Ebner Stolz GmbH & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hamburg, den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt, der hier wiedergegeben wird:

„Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der **Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft**, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Hinweise zur Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir machen auf die Ausführungen im Abschnitt (21) „Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres“ im Anhang sowie im Abschnitt „Direktvergabe Bus/U-Bahn“ im Lagebericht aufmerksam, in welchem die Veräußerung (Signing) der Anteile an der BeNEX erläutert wird. Die Veräußerung steht unter dem Vorbehalt diverser aufschiebender Bedingungen. Aufgrund des weiterhin vorhandenen Transaktionsrisikos wurden die im Vorjahr hierfür gebildete Rückstellung beibehalten. Unser Prüfungsurteil zum Jahresabschluss ist diesbezüglich nicht modifiziert.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

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

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

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Hamburg, 29. März 2019

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Hartmut Schmidt
Wirtschaftsprüfer

Jens Engel
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2018 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 und den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2018 haben der Aufsichtsrat fünf Sitzungen (davon eine Sondersitzung zur BeNEX GmbH), der Finanzausschuss zwei Sitzungen und der Verkehrsausschuss drei Sitzungen (davon eine Sondersitzung zur BeNEX GmbH) abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2018 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 den im Jahr 2018 ausgeschiedenen Mitgliedern Frau Karin Fritsche, Herrn Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Frau Marlies Schneider-Polich, Herrn Heinrich Hanebuth und Herrn Norbert Klang für ihre engagierte Tätigkeit. Für die ausgeschiedenen Mitglieder gehören seitdem Frau Angelika Jank, Herr Oliver Jensen, Herr Jörg Braun, Herr Stefan Uckert und Herr Torsten Lux-Kremer dem Aufsichtsrat an.

Der Aufsichtsrat dankt insbesondere seinem ehemaligen Vorsitzenden Herrn Senator a. D. Frank Horch für die langjährige engagierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Als sein Nachfolger wurde am 6. Dezember 2018 Herr Senator Michael Westhagemann von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat und von diesem zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt zudem dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2018 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 13. Juni 2019

Der Aufsichtsrat



M. Westhagemann
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2018 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).

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 01.01.2018 bis zum 31.12.2018 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:

- **4.1.5 HCGK:**
„Die Geschäftsführung stellt die Anwendung der Vorschriften des HmbGleiG (insbesondere in Bezug auf die Bestellung eines oder einer Gleichstellungsbeauftragten, die Erstellung eines Gleichstellungsplans sowie für Stellenbesetzungsverfahren) in ihrem Unternehmen und in den Mehrheitsbeteiligungen ihres Unternehmens sicher.“

Bei den Tochtergesellschaften HADAG und ATG befindet sich die Anwendung der Vorschriften in Planung. Derzeit ist die Position eines bzw. einer Gleichstellungsbeauftragten in den Gesellschaften nicht vorhanden.

- **4.2.1 Satz 1 und Satz 6 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 wurde das Mitglied der Geschäftsführung der Tochtergesellschaften FFG entsendet. Für zukünftige Bestellungen soll grundsätzlich ein Auswahlverfahren durchgeführt werden.

- **4.2.9 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:

in T€	Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	Summe
FFG				
Olaf Lilla	141	36	43	220
ATG				
Gabriele Müller-Remer	27	2	9	38
HADAG				
Gabriele Müller-Remer	55	4	18	77
ATG				
Dr. Tobias Haack	23	4	0	27
HADAG				
Dr. Tobias Haack	47	8	0	55

Daneben besteht eine Rückstellung für Pensionsverpflichtungen gegenüber Frau Müller-Remer in Höhe von rd. 356 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 Abs. 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 Revisionssystems 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 bzw. die 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.

- **5.4.1 Satz 6 HCGK:**

„Bei der Besetzung von Aufsichtsgremien sind insbesondere die (gesetzlichen) Vorgaben des HmbGrembG zu beachten und einzuhalten.“

Bei den Tochtergesellschaften HADAG und FFG ist geplant, bei Neubesetzungen die gesetzlichen Vorgaben von zwei weiblichen Aufsichtsratsmitgliedern umzusetzen.

- **6.2 und 6.3 HCGK:**

6.2 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 Entsprechenserklärung soll dort für mindestens fünf Jahre einsehbar sein.

6.3 Der Gesellschaftsvertrag sowie die Entsprechenserklärung sollen auf der Internetseite zum Beteiligungsbericht bei der Einzeldarstellung des jeweiligen Unternehmens angezeigt werden.

Die Veröffentlichung von Informationen über die Beteiligungsgesellschaften ATG, BeNEX, FFG, HADAG und TEREK 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 19.03.2019



M. Westhagemann
Aufsichtsrat, Vorsitzender

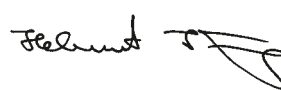
Hamburg, den 29.03.2019



H. Falk
Vorstand, Vorsitzender



C. Güsken



H. König



J.-G. Lang

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, BeNEX GmbH 49 % | Geschäftszweck: Betrieb von Schienenpersonennahverkehr in Bayern: Regensburger E-Netz inklusive Donautalbahn | Triebwagen: 26 | Mitarbeiter: 186



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

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



BeNEX GmbH (www.benex.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, INPP Public Infrastructure Germany GmbH & Co. KG 49% | Geschäftszweck: Leitung einer Unternehmensgruppe, die Verkehrsleistungen aller Art außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg erbringt, unabhängig ob schienen- oder straßengebunden, sowie der Kauf, das Halten und die Veräußerung solcher Beteiligungen in vorstehendem Tätigkeitsbereich inklusive aller damit einhergehenden Finanzierungs-, Vermittlungs-, Beratungs- und sonstigen Dienstleistungen (soweit diese nicht KWG-rechtlich genehmigungs- oder erlaubnispflichtig sind) | Mitarbeiter: 32 (Jahresdurchschnitt)



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Instandhaltung von Nutzfahrzeugen aller Art, insbesondere von Bussen; technisches und kaufmännisches Flottenmanagement für die Busflotte der HOCHBAHN; Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen der U-Bahn; Bau und Umbauten von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 305



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadtbusse/Gelenkbusse: 78 bzw. 27 (im Rahmen eines Bus-Full-Service-Vertrages angemietet); Reisebusse: 4 | Mitarbeiter: durchschnittlich 347



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Personenverkehr mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe | Schiffe: 26 | Mitarbeiter: 94



HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste und Betriebsangehörigen, Schutz der Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen. Durchführung von Fahrkartenprüfungen, Erhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes | Mitarbeiter: 430



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 gesellschafts-eigenen Wohnungen an Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns | Wohnungen: 2.041 | Mitarbeiter: 45



HVW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH

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



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 56%, Vattenfall Europe 12,5%, Stromnetz Hamburg 12,5%, VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein 5%, Handelskammer Hamburg 4%, Handwerkskammer Hamburg 4%, Gasnetz Hamburg 3%, Hamburg Port Authority 3%, | 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-Linienerverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, Stadtbusse: 53 (davon 7 Dieselhybridbusse), davon 29 gemietete | Mitarbeiter: durchschnittlich 142 (ohne 1 Azubi)



TEREG Gebäudedienste GmbH (www.tereg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56%, Vattenfall Europe 44% | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherungs- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1.578



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 69,2%, Autokraft 11,7%, VHH 11,5%, Jasper 2,9%, sechs weitere Anteilspakete 4,6% | Geschäftszweck: Betrieb des Zentralen Omnibusbahnhofs, Vermietung von Ladenflächen, Gaststätten | Mitarbeiter: Die Gesellschaft führt kein eigenes Personal (abgeordnet durch die HOCHBAHN und 1 MA von der VHH)

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2018	2017	2016
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	537,4	525,1	508,6
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	51,0	44,9	50,9
Kostendeckungsgrad (in %)	92,2	92,9	91,6
Anlagevermögen	1.233,9	1.069,1	946,4
Bilanzsumme	1.339,5	1.156,6	1.038,3
Bruttoinvestitionen	292,3	243,0	225,2
Mitarbeiter¹			
	5.288	5.083	4.996
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	214,1	212,4	211,2
Personen-Kilometer (in Mio.) ^{2,3}	666,0	660,7	657,0
Investitionen (in Mio. €)	74,8	57,1	27,3
Busse	980	849	820
Linien	113	110	111
Haltestellen	1.353	1.329	1.327
spez. CO ₂ -Emissionen (in g pro Personen-km) ^{2,3,4,5}	80,60	80,64	80,19
spez. Stickoxid (NOX)-Emissionen (in g pro Personen-km) ^{2,3,4,6}	0,20003	0,24434	0,34582
spez. Feinstaub (PM2,5)-Emissionen (in g pro Personen-km) ^{2,3,4,6}	0,00063	0,00077	0,00159
spez. Dieserverbrauch (in l pro Personen-km) ^{2,3,4}	0,3303	0,03305	0,03286
Schienenverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	251,0	249,0	235,4
Personen-Kilometer (in Mio.) ^{2,3}	1.498,7	1.486,8	1.405,3
Investitionen (in Mio. €)	202,6	172,2	187,9
U-Bahn-Wagen	926	929	890
Linien	4	4	4
Haltestellen	92	91	91
spez. CO ₂ -Emissionen (in g pro Personen-km) ^{2,3,5,7}	38,86	38,84	42,72
spez. Energieverbrauch (in kWh pro Personen-km) ^{2,3,7}	0,07257	0,07287	0,08015

¹ Stand am 31.12. inkl. Vorstände und Auszubildende

² 2018: vorläufige Zahlen

³ 2017: aktualisierte Zahlen

⁴ bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette

⁵ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplan.

Zur Verfügung gestellt durch: Behörde für Umwelt und Energie, Leitstelle Klimaschutz. Stand: Oktober 2017.

⁶ Emissionsfaktoren gemäß Umweltbundesamt (2018), TREMOD-Transport Emission Model 5.82, Verkehrsrelation: innerorts

⁷ bezogen auf den Fahrzeugantrieb

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg

Telefon: 040/32 88-0

Telefax: 040/32 64 06

E-Mail: info@hochbahn.de
hochbahn.de

Redaktion

Bereich Marketing
Stabsbereich Politik und Strategie
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Design

Silvester Group, silvestergroup.com
Jutta Gathmann, Daniel-Vincent Seeger, Nils Christopher Kemter

