

Lagebericht & Jahres- abschluss 2025

Inhalt

Vorwort des Vorstands	4
Lagebericht	6
Jahresabschluss	24
Anteilsbesitz	40
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	41
Bericht des Aufsichtsrats	44
Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)	45
Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften	48
HOCHBAHN im Überblick	50
Impressum	51

Vorwort des Vorstands

Mobilität, die Hamburg stärkt

In wirtschaftlich schwierigen und geopolitisch herausfordernden Zeiten setzt die HOCHBAHN klare Zeichen: Mobilität bleibt verlässlich. 552 Millionen Fahrgäste im Jahr 2025 machen deutlich, welche Bedeutung der öffentliche Verkehr für eine funktionierende und lebenswerte Stadt hat. 2025 haben wir wichtige Fortschritte gemacht, die das System stärken, welches Hamburg täglich trägt.

Daran arbeiten wir auch künftig fokussiert. Unser Ziel ist klar: Wir gestalten ein kundenorientiertes und ineinandergreifendes Mobilitätssystem, das für alle zugänglich, umfassend, verlässlich und sicher ist. So überzeugen wir noch mehr Menschen, auf öffentliche Mobilität umzusteigen. Eine klimagerechte und zukunftsfähige Mobilität gelingt aber nur, wenn das Angebot stark und inklusiv ist. Einen besonderen Schwerpunkt legen wir auf nachhaltige Innovationen. In Zeiten begrenzter finanzieller Spielräume sind technologische Entwicklungen ein Schlüssel, um Attraktivität und Angebot des ÖPNV in Hamburg zu erhöhen. Digitale Werkzeuge von KI-gestützter Videoanalyse über schnellere Meldewege bis hin zu Echtzeitinformationen in den Apps erhöhen Sicherheit, Zuverlässigkeit und Komfort.

Mit dem Bau der U5, der Verlängerung der U4 zur Horner Geest und der Automatisierung im Projekt U-Bahn100 schaffen wir die Grundlage für ein stärker vernetztes und effizienteres Schnellbahnsystem. Ebenso wichtig ist die Modernisierung der Bestandsstrecken: Neben baulichen Erneuerungen bereiten wir die Teilautomatisierung von U2 und U4 vor, um künftig dichtere Takte und stabilere Betriebsqualität zu ermöglichen.

Mit der neuen Heimat für unsere autonomen Shuttles beginnt für Hamburg die nächste Phase der autonomen Mobilität. Der UITP Summit 2025, zu dem über 10.000 internationale Mobilitätsexpertinnen und -experten nach Hamburg kamen, hat unsere Fortschritte eindrucksvoll sichtbar gemacht.

Dort wurde erstmals auch ein Prototyp der MAX-App, als Vorschlag für eine zukünftige überregionale Mobilitätsplattform, einer internationalen Fachöffentlichkeit vorgestellt. Die Präsentation diente dazu, einen Einblick in laufende Entwicklungsansätze zu geben und Perspektiven für eine kundenfreundlichere, digitale und vernetzte Mobilität in Deutschland aufzuzeigen. Durch eine enge Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen soll zugleich ein Rahmen entstehen, um Zukunftsthemen wie digitale Vertriebssysteme, neue Mobilitätsangebote und langfristige technische Entwicklungen gemeinsam zu entwickeln und zu erproben.

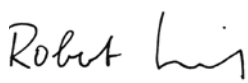
2025 haben wir zudem konsequent daran gearbeitet, unsere Klimaziele zu erreichen – von der Dekarbonisierung unserer Flotte über energieeffiziente Infrastruktur bis hin zur nachhaltigen Beschaffung. Klimaschutz bleibt damit nicht nur eine Verpflichtung, sondern ein wesentlicher Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Mit dem neuen E-Bus-Betriebshof in Meiendorf, von dem ab 2026 rund 130 emissionsfreie Busse starten werden, investieren wir in eine leistungsfähige und nachhaltige Mobilität im Hamburger Nordosten.

Dass Nachhaltigkeit auch ein positiver ökonomischer Faktor sein kann, zeigt unsere grüne Finanzierung. Die HOCHBAHN ist mit dem Rating Dark Green ausgezeichnet. Ein starkes Signal an die Finanzmärkte und Partnerinnen und Partner. Der 2025 abgeschlossene EIB-Kredit über 173 Millionen Euro für die neue U-Bahn-Fahrzeuggeneration DT6 bestätigt, wie sehr sich transparente Klimastrategien und nachhaltige Investitionen auszahlen.

Mit dem 2025 eingeführten Erfolgskompass schafft die HOCHBAHN ein bislang einzigartiges Maß an Transparenz. Quartalsweise veröffentlichen wir zentrale Kennzahlen zu Betriebsqualität, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Arbeitgeberattraktivität und Kundenzufriedenheit.

Hamburg, den 27. März 2026

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

Als Mitglied des UN Global Compact richten wir unser Handeln an den zehn Prinzipien und den Sustainable Development Goals (SDG) aus. Sie geben uns Orientierung und stellen sicher, dass wirtschaftliche Effizienz, soziale Verantwortung und ökologische Nachhaltigkeit untrennbar zueinander gehören.

Was das konkret bedeutet, wird in diesem Bericht sichtbar: in unseren Projekten, in der Art, wie wir investieren, und im Anspruch, Nachhaltigkeit weiter fest zu verankern.

Lagebericht

1. Grundlagen des Unternehmens	7
1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens	7
1.2 Ziele und Strategien	7
1.3 Nachhaltigkeit	9
1.4 Forschung und Entwicklung	10
2. Wirtschaftsbericht	11
2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	11
2.2 Geschäftsverlauf	11
2.3 Lage	14
2.4 Gesamtaussage	17
2.5 Steuerungsgrößen	17
2.6 Mitarbeitende der HOCHBAHN	17
3. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	18
3.1 Prognosebericht	18
3.2 Risiko- und Chancenbericht	18

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiertes und geführtes Unternehmen im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Sie gehört zu den führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland und ist größte Partnerin im Hamburger Verkehrsverbund (hvv).

Mit ihren rund 7.000 Mitarbeitenden sorgt die HOCHBAHN auf vier U-Bahn-Linien und 118 Buslinien für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr in Hamburg. Weitere wichtige Leistungen innerhalb ihres Mobilitätsangebots erbringen die Tochter- und Beteiligungsunternehmen im HOCHBAHN-Konzern, unter anderem in den Bereichen Schiffsverkehr, U-Bahn-Netzausbau, digitale Mobilität, Fahrzeuginstandhaltung und Sicherheit.

1.2 Ziele und Strategien

Die Lebensqualität in der wachsenden Metropole Hamburg hängt entscheidend von der Ausgestaltung und Zuverlässigkeit eines modernen, kundenorientierten und ineinandergreifenden Mobilitätssystems ab. Mit der Unternehmensstrategie HOCHBAHN 2035 unterstreicht die HOCHBAHN ihren Anspruch, diese Lebensqualität mitzugestalten und eine klimagerechte und zukunftsfähige Mobilität weiter voranzutreiben. Ihr Ziel ist es, immer mehr Menschen davon zu überzeugen, auf öffentliche Mobilität umzusteigen.

Die HOCHBAHN ist dem Hamburger Klimaplan und dem Klimaziel verpflichtet, bis 2040 eine Netto-CO₂-Neutralität zu erreichen. Maßgeblich ist dabei die städtische Strategie zur Erreichung der Mobilitätswende, die für den Hamburger öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Strategie Hamburg-Takt konkretisiert wurde. Die darin mit der HOCHBAHN vereinbarten Maßnahmen unterstützen das städtische Ziel, den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr in Hamburg deutlich zu stärken.

Zudem gilt für den gesamten HOCHBAHN-Konzern die Hamburger Stadtwirtschaftsstrategie, die für alle öffentlichen Unternehmen verbindliche Steuerungsbereiche definiert, darunter „Haushaltswirkung“ und „Chancengleichheit und Diversität“.

Damit die HOCHBAHN deutlich mehr Menschen für den Umstieg auf klimafreundliche öffentliche Verkehrsmittel gewinnen kann, arbeitet sie an einem Mobilitätsangebot, das für alle zugänglich, umfassend, verlässlich und sicher ist. Ein starker Kundenfokus ist daher zentral für alle strategischen Maßnahmen. Um grundlegende Qualitätskriterien wie Pünktlichkeit und Sicherheit zu stärken und langfristig Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Angebots zu sichern, sorgt die HOCHBAHN für eine stetige Instandhaltung und Modernisierung des U-Bahn- und Bussystems.

Die maßgebliche Stärkung des gesamten Hamburger ÖPNV treibt die HOCHBAHN durch einen deutlichen Ausbau voran, insbesondere des U-Bahn-Netzes. Angebots-offensiven im Busbetrieb, um ÖPNV-Lücken im Stadtgebiet zu schließen, sind vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Spielräume derzeit nur eingeschränkt möglich. Vielfalt und Attraktivität ihres Angebots erhöht die HOCHBAHN vor allem durch technologische Entwicklungen. Der autonome Busverkehr wird eine wichtige Rolle spielen und die kontinuierliche Weiterentwicklung des digitalen Kundenservice für einen möglichst einfachen Zugang zu Informationen und gut vernetzten Mobilitätsangeboten ist von zentraler Bedeutung.

Den Erfolg ihrer Arbeit macht die HOCHBAHN messbar. Bis 2035 strebt sie eine Steigerung ihrer Fahrgastzahlen um 30 % an. Welche konkreten strategischen Maßnahmen und Projekte im Berichtsjahr 2025 aktiv umgesetzt wurden oder geplant sind, um ein starkes und nachhaltiges Wachstum zu realisieren, zeigen folgende Themen:

Netzentwicklung U-Bahn

Zum Jahreswechsel 2025/2026 waren die folgenden Netz-erweiterungsmaßnahmen für die U-Bahn in Bearbeitung:

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

Für den Bau der neuen U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße läuft das Planfeststellungsverfahren seit Januar 2024. Erste Zuwendungsbescheide für die Planungsleistungen zur Ausführungsplanung und für die Bauausführung liegen vor. Derzeit laufen die Ausführungsplanungen und die Erstellung der ersten Ausschreibungsunterlagen.

Die U4-Verlängerung zum Grasbrook befindet sich weiterhin im Planfeststellungsverfahren. Für die Einhaltung der weiteren Meilensteine ist die Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses Mitte 2026 erforderlich. Parallel zum Genehmigungsverfahren werden die Ausführungsplanung erarbeitet und die Bauausschreibung vorbereitet, sodass die Veröffentlichung der Bauausschreibung direkt nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses möglich ist. Zudem wird gemeinsam mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) die für die Ausführung erforderliche Realisierungsdrucksache ausgearbeitet.

Die Arbeiten zur U4-Verlängerung zur Horner Geest schreiten planmäßig voran. Wesentliche Meilensteine waren die Fertigstellung des Kreuzungsbauwerks, das Richtfest für die Haltestelle Horner Geest sowie die Fertigstellung des Tunnelrohbaus West.

Die Bauausführung und die laufenden Planungen für den Neubau der nunmehr insgesamt ca. 29 km langen vollständig neuen U-Bahn-Linie U5 wurden im Berichtszeitraum fortgeführt. Im Abschnitt U5 Ost (Bramfeld-City Nord) befinden sich nunmehr alle Haltestellen in Bau. Im September 2025 wurde der HOCHBAHN vom Hamburger Senat der Auftrag zur Planung einer U5-Verlängerung von den Arenen über Lurup nach Osdorf erteilt. Die Vorplanungen zu Haltestellenlagen, Trassenverlauf und Auswirkungen auf die bestehenden Planungen an den Arenen sollen bis Ende 2026 abgeschlossen sein.

Entlang des gesamten Streckenverlaufs der U-Bahn-Linie U5 wurden 2025 wieder diverse Veranstaltungen für die Öffentlichkeit durchgeführt. Gleichzeitig waren die Bürgerbeauftragten in den Stadtteilen weiter präsent und der Austausch mit relevanten Stakeholdergruppen wurde fortgeführt.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Die HOCHBAHN hat zum Jahreswechsel 2025/2026 bereits 89 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut. Der Ausbaugrad liegt damit bei 96 %. Der Umbau der verbliebenen Haltestellen soll in den nächsten Jahren abgeschlossen werden.

U-Bahn100

Im Projekt U-Bahn100 arbeitet die HOCHBAHN an der Digitalisierung des U-Bahn-Betriebs auf der Linie U2 zwischen Mümmelmannsberg und Christuskirche sowie auf der gesamten Linie U4 durch die Modernisierung der Stellwerke, Fahrzeuge und Gleisbereiche. Mit dieser Teilautomatisierung wird künftig auf der Stammstrecke der U2 und der U4 alle 100 Sekunden eine U-Bahn fahren und somit mehr Fahrgäste transportieren können.

Beschaffung U-Bahn-Fahrzeuge

Im Berichtsjahr 2025 stand vor allem die laufende Umrüstung der DT4-Fahrzeuge auf den zukünftigen Betrieb nach GoA2, der zweiten von vier Automatisierungsstufen für das geplante autonome Fahren, im Fokus.

Derzeit läuft die Beschaffung der Fahrzeugserie DT6, wobei zwei Varianten vorgesehen sind. So ist die Ausführung DT6-A für die zukünftige U-Bahn-Linie U5 vorgesehen und für den vollautomatischen Betrieb ohne Fahrerräume ausgelegt, während die Variante DT6-F für das bestehende Netz mit Fahrerräumen konzipiert ist. Die Beschaffungsprojekte zur Entwicklung und Lieferung der ersten DT6-Fahrzeuge sind im Jahr 2025 planmäßig vorangeschritten. Die Endabnahmen dieser 48 Fahrzeuge werden voraussichtlich im Zeitraum von Ende 2029 bis Ende 2031 erfolgen. Für die Lieferung weiterer Fahrzeuge besteht ein Rahmenvertrag, aus dem bei Bedarf zusätzliche Lose abgerufen werden können.

hvv switch

Im Jahr 2025 konnte die hvv switch App ihren Stellenwert am Markt weiter ausbauen. Sie wurde bis zum Ende des Berichtsjahres insgesamt rund 2,5 Mio. mal heruntergeladen und rund 1,9 Mio. Nutzerinnen und Nutzer haben sich erfolgreich in der hvv switch App registriert. Ende 2025 nutzten über 200.000 aktive Kundinnen und Kunden das Deutschlandticket über die hvv switch App.

Darüber hinaus erfolgten im Berichtsjahr wesentliche Aktivitäten für die Integration der hvv App in die hvv switch App, wozu insbesondere die Umsetzung des Ticketkaufs über die Auskunft zählt. Darüber hinaus wurde die Echtzeitanzeige für HOCHBAHN-Busse weiterentwickelt und um Auslastungsinformationen ergänzt. Neben weiteren funktionalen Erweiterungen konnte 2025 zudem die neue Startseite der hvv switch App erfolgreich bereitgestellt werden. Mit dem hohen Maß an Individualisierung trägt diese der heterogenen Nutzerschaft Rechnung.

MAX-App

Die MAX-App ist ein gemeinsames Projekt der Berliner Verkehrsbetriebe und der HOCHBAHN mit dem Ziel, die Mobilität in Deutschland kundenfreundlicher, digitaler und vernetzter zu gestalten. Das Jahr 2025 war geprägt von der Vorstellung der MAX-App auf dem UITP Summit in Hamburg, der Integration der Funktionalitäten aus den beiden Unternehmen und der weiteren Vorbereitung zum Launch der App, welche im Jahr 2026 fortgeführt werden.

Emissionsfreie Busse

Im Jahresverlauf wurden alle bei Solaris für 2024 bestellten Brennstoffzellenbusse an die HOCHBAHN ausgeliefert. Darüber hinaus konnten nahezu alle für das Jahr 2025 bestellten Busse in Betrieb genommen werden. Ferner wurden im Berichtszeitraum auf Basis des neu geschlossenen Rahmenvertrags die ersten neuen Batteriebusse für die Lieferung im Jahr 2026 bestellt. Für das kommende Geschäftsjahr werden signifikante Fortschritte bei der Modernisierung und Elektrifizierung der Busbetriebshöfe erwartet.

1.3 Nachhaltigkeit¹

Nachhaltige Unternehmensführung

Die HOCHBAHN richtet ihre Unternehmensführung an den Prinzipien des UN Global Compact und fünf besonders relevanten Sustainable Development Goals (SDGs) aus. 2025 lag der Schwerpunkt darauf, Nachhaltigkeit noch stärker in Geschäftsprozesse zu integrieren und die Berichterstattung auf die Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) umzustellen. Ein internes Kennzahlensystem unterstützt dabei, Auswirkungen auf Energie- und Klimaziele gezielt zu steuern. Den größten positiven Beitrag leistet die HOCHBAHN weiterhin durch die Treibhausgaseinsparung infolge der Verkehrsverlagerung vom Pkw zum ÖPNV. Damit zählt die HOCHBAHN auch auf die Klimaziele der FHH ein, die bis zum Jahr 2040 die Netto-CO₂-Neutralität anstrebt.

Klimaschutz

Energieeffizienz ist für die HOCHBAHN ein wesentlicher Hebel zur Erreichung der Klima- und Wirtschaftlichkeitsziele. 2025 wurde das Energiemanagementsystem der HOCHBAHN erstmals nach ISO 50001 zertifiziert. Der Schwerpunkt des Systems liegt auf den energieintensiven Fahrzeugflotten, der Bus- und U-Bahn-Flotte.

2025 hat die HOCHBAHN weiter konsequent an ihrem Ziel gearbeitet, bis 2030 klimaneutral in Scope 1 und 2 zu werden. Dafür wird die HOCHBAHN diese Emissionen um mindestens 90 % gegenüber 2024 reduzieren und verbleibende Restemissionen durch anerkannte Klimaschutz- und Neutralisationsprojekte ausgleichen. Wie in den Jahren zuvor waren im Jahr 2025 die wesentlichen Hebel hierfür die Elektrifizierung der Busflotte sowie die Nutzung zertifizierten Ökostroms. Parallel wurde die Analyse der vor- und nachgelagerten Emissionen (Scope 3) vertieft. Im Berichtsjahr wurden insbesondere die systematische Ermittlung von Emissionstreibern und die Ableitung konkreter Reduktionsmaßnahmen vorangetrieben. Die wichtigsten Dekarbonisierungshebel in Scope 3 sind dabei die Beschaffung von Produkten mit geringeren Herstellungsemissionen sowie die Reduzierung der Treibhausgasemissionen von Infrastrukturprojekten, darunter insbesondere die neue U-Bahnlinie U5.

Zur Anpassung an Klimarisiken hat die HOCHBAHN im Jahr 2025 ihre Datengrundlage zur Bewertung von Klimarisiken durch eine standortbezogene Stadtklimaanalyse verbessert sowie die Zusammenarbeit mit dem Climate Service Center Germany (GERICS) fortgesetzt.

Menschenrechte

Die HOCHBAHN hat ein Risikomanagement für Menschenrechte und umweltbezogene Rechte implementiert. Wesentliche Elemente des Managementsystems sind die Grundsatzklärung über die Menschenrechtsstrategie der HOCHBAHN, die Richtlinie zum menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risikomanagement im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG), jährliche menschenrechtliche und umweltbezogene Risikoanalysen sowohl für den eigenen Geschäftsbereich als auch für die Lieferkette, die Position der Menschenrechtsbeauftragten und der öffentlich zugängliche Hinweisgeberkanal.

¹ Die nachfolgenden Absätze des Kapitels 1.3 sind lageberichtsfremd und unterliegen nicht der Abschlussprüfung.

Die Risikodisposition hat sich 2025 gegenüber 2024 nicht geändert, und die bestehenden Präventionsmaßnahmen für die prioritären Risiken wurden fortgeführt. Eine zentrale Präventionsmaßnahme besteht weiterhin darin, die ermittelten Risiken bei der öffentlichen Beschaffung in entsprechende Anforderungen und Bewertungskriterien zu überführen.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB

Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 14. Mai 2024 für den Geltungszeitraum bis 31. Dezember 2027 eine Zielvorgabe für den Anteil von Frauen von 38,1 % in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands und eine Zielvorgabe von 37 % in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands festgelegt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 13. Juni 2024 ebenfalls für den Geltungszeitraum bis 31. Dezember 2027 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat von mindestens 43,75 % und für den Vorstand von mindestens 50 % beschlossen.

Zum 31. Dezember 2025 lag der Frauenanteil im Aufsichtsrat bei 31,3 %, im Vorstand bei 50 %, auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands bei 22,7 % und in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands bei 24,7 %.

1.4 Forschung und Entwicklung²

Zentrale Aktivitätsfelder des Unternehmensgeschehens werden bei der HOCHBAHN intensiv verfolgt, durch Forschungsprojekte wissenschaftlich begleitet und konsequent weiterentwickelt.

Die Umstellung der HOCHBAHN-Busflotte auf elektrische Antriebe erfordert erhebliche Anstrengungen, unter anderem bei der Umsetzung der dafür benötigten elektrischen Infrastruktur und bei deren sicherer Versorgung mit Energie.

Beide Aspekte werden von der HOCHBAHN mit hoher Priorität bearbeitet und durch entsprechende wissenschaftliche Aktivitäten flankiert.

Im U-Bahn-Betrieb werden derzeit zwei Pilotprojekte mit Einbindung von Künstlicher Intelligenz (KI) zur Erhöhung der Sicherheit vorbereitet bzw. wurden bereits umgesetzt. Dabei kommen neue KI-gestützte Kamerasysteme sowohl zum Schutz der Abstellanlagen als auch zur Verbesserung der Sicherheit für Fahrgäste zum Einsatz.

Zur weiteren Entwicklung des autonomen Fahrens hat die HOCHBAHN im Berichtsjahr ihre organisatorischen Strukturen gezielt ausgebaut. Damit werden die zentralen Aktivitäten zur Erprobung und zukünftigen Integration autonomer Mobilität gebündelt und gesteuert.

Ein Schwerpunkt liegt aktuell auf dem Förderprojekt ALIKE. In diesem Projekt erprobt die HOCHBAHN gemeinsam mit Partnern den Einsatz autonomer, elektrisch betriebener On-Demand-Shuttles als Ergänzung zum klassischen ÖPNV. Im Berichtsjahr 2025 wurden hierfür wesentliche Voraussetzungen für die Erprobung des Ridepooling-Systems geschaffen. Infrastrukturell wurde der Betriebshof für den autonomen Betrieb, der AD-Hub (AD für Autonomous Driving), fertiggestellt. Zudem wurden Fahrzeugprototypen des HOLON urban im Rahmen technischer Erprobungen erstmals im öffentlichen Raum eingesetzt. Die wissenschaftliche Begleitforschung wurde unter anderem durch eine Online-Befragung gestartet. Im Sommer 2025 wurde das Projekt umfangreich beim internationalen Mobilitätskongress UITP Summit, der in Hamburg stattfand, vorgestellt.

Darüber hinaus wird aktuell das Projekt 3plus3 (autonomer Linienverkehr) vorangetrieben. Mit diesem Projekt soll der Übergang von der technischen Erprobung hin zum regulären Einsatz autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Realbetrieb realisiert werden. Ein Kernelement ist die Erprobung von geeigneten fahrerlosen Fahrzeugen im Linienverkehr. Das Projekt 3plus3 wird 2026 mit konkreten Maßnahmen vorbereitet.

² Die nachfolgenden Absätze des Kapitels 1.4 sind lageberichtsfremd und unterliegen nicht der Abschlussprüfung.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Politischen Rückenwind erhielt der ÖPNV im Jahr 2025 durch eine Reihe bedeutender Weichenstellungen der neuen Bundesregierung zu dessen Finanzierung, Modernisierung, Digitalisierung sowie seiner langfristigen Ausrichtung. Die Nachfrage im deutschlandweiten ÖPNV entwickelte sich auch im Berichtsjahr 2025 positiv. Zwar wurde das Rekordniveau von 2019 weiterhin noch nicht vollständig erreicht, die Branche bewertet den anhaltenden Fahrgastzuwachs jedoch als Erfolg. Treibende Kraft blieb das Deutschlandticket, das sich als zentrales Instrument zur Fahrgastgewinnung etabliert hat und weiterhin Wachstumspotenzial bietet. Insgesamt nutzten zum Jahresende 2025 rund 14,6 Mio. Menschen das Deutschlandticket.³

Trotz der zum Jahreswechsel 2024/2025 erfolgten leichten Preisanpassung von 49 € auf 58 € führt das für Kundinnen und Kunden sehr attraktive Deutschlandticket bei den Verkehrsunternehmen gleichzeitig zu sinkenden durchschnittlichen Fahrgeldeinnahmen. In Verbindung mit weiter steigenden Kosten für Personal, Energie und Instandhaltung rücken Technologien zur Hebung von Effizienzpotenzialen in den Fokus. Gleichzeitig sollen auch die Kundenerwartungen an einen einfachen Zugang zu Mobilitätsangeboten gewährleistet werden. Einfache, bundesweit gültige Tarife sowie Auskunfts- und Vertriebssysteme sind daher ein zentraler Bestandteil der Weiterentwicklung des ÖPNV.

2.2 Geschäftsverlauf

Das Jahr 2025 war für die HOCHBAHN geprägt vom planmäßigen Fortgang der Erweiterungsbaustellen und Instandhaltungsmaßnahmen und verlief im Wesentlichen störungsfrei. Der erwartete Rückgang der Fahrgastzahlen durch den Einfluss von Baumaßnahmen trat nur in geringem Maß ein. Insgesamt verzeichnete die HOCHBAHN im Jahr 2025 mit rund 552 Mio. Fahrgästen (Gesamtanzahl Linienfahrgäste) eine Nachfrage, die in etwa auf dem Niveau des Vorjahres lag. Gemessen in Personenkilometern wurde sogar ein Anstieg von 2,4 % im Vergleich zum Vorjahreswert erzielt.

Der hvv rechnet bei den Verkehrseinnahmen für das Berichtsjahr 2025 mit einer Steigerung von 23 % im Vergleich zum Vorjahreswert. Haupttreiber dieser Entwicklung ist die Einführung des kostenlosen Deutschlandtickets für Hamburger Schülerinnen und Schüler, dessen Kosten vollständig durch Erstattungsleistungen ausgeglichen werden, die Verkäufe der weiteren Deutschlandtickets blieben trotz Tarifierhebung stabil. Die Einnahmen der Einzel- und Tageskarten haben sich auf einem niedrigen Niveau stabilisiert. Der Anteil der HOCHBAHN an den Pool-Einnahmen des hvv wird mit 45,5 % etwas unterhalb des Vorjahreswerts liegen. Ursächlich sind die veränderten Regelungen zur Einnahmenaufteilung.

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2025 ¹	2024
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)		
U-Bahn	291.155	290.013 ^{1, 2}
Bus	261.309	261.368 ^{1, 2}
Gesamtanzahl Linienfahrgäste ³ Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	552.464	551.381 ^{1, 2}
Gesamtanzahl Unternehmen⁴	416.272	415.462^{1, 2}
Nutzplatzkilometer (in Tausend)		
U-Bahn	9.136.725	9.067.176
Bus	4.807.591	4.741.486
Gesamtanzahl Unternehmen	13.944.316	13.808.662
Personenkilometer (in Tausend)		
U-Bahn	1.423.933	1.372.313 ^{1, 2}
Bus	799.625	799.944 ^{1, 2}
Gesamtanzahl Unternehmen	2.223.558	2.172.257^{1, 2}

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

³ In der Zeile „Gesamtanzahl Unternehmen – Linienfahrgäste“ sind Umsteigerinnen und Umsteiger nicht berücksichtigt.

⁴ In der Zeile „Gesamtanzahl Unternehmen“ sind Umsteigerinnen und Umsteiger zwischen Bus und U-Bahn lediglich einmal erfasst.

³ HOCHBAHN-Pressemitteilungen, | VDV - Die Verkehrsunternehmen

Betriebsleistungen der HOCHBAHN – U-Bahn

U-Bahn	2025	2024
Nutzwagenkilometer ¹ (in Tausend)	99.340	98.586
Nutzplatzkilometer ^{1,2} (in Millionen)	9.137	9.067
Streckenlänge ¹ (km)	105,8	105,8
Anzahl der Linien	4	4
Anzahl der Haltestellen ¹	93	93
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ^{1,3}	32,9	33,0

¹ Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

² Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

³ Nachfragestärkste Linie U1: 34,9 km/h

Im U-Bahn-Bereich stieg im Berichtsjahr 2025 die Betriebsleistung auf über 99 Mio. km und lag damit um 0,8 % über dem Vorjahresniveau.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN – Bus

Bus	2025	2024
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	59.135	58.058
Nutzplatzkilometer ¹ (in Millionen)	4.808	4.741
Streckenlänge ² (km)	970,7	1.021,6
Anzahl der Linien ²	118	119
Anzahl der Haltestellen	1.496	1.500
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,7	18,7

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

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

Im Busbereich lag die Betriebsleistung 2025 mit rund 59,1 Mio. km gemessen in Nutzwagenkilometern um 1,9 % über dem Vorjahreswert. Der Fahrzeugbestand hat sich durch den vermehrten Zugang von Batterie- und Wasserstoffbussen, dem ein geringerer Abgang von Dieselfahrzeugen gegenübersteht, auf über 1.100 Fahrzeuge erhöht.

Effizienz des Fahrzeugbetriebsenergieverbrauchs und seine CO₂e-Emissionen¹

U-Bahn	2025 ³	2024 ⁴	Veränderung ggü. Vorjahr ²	
			absolut	%
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer)	0,0126	0,0125	0,0001	1,0
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (marktbezogen, in g/Nutzplatzkilometer) ⁵	0,57	0,56	0,01	1,5
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (standortbezogen, in g/Nutzplatzkilometer) ⁶	5,40	5,34	0,06	1,1
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ³	0,081	0,083	-0,002	-2,0
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (marktbezogen, in g/Personenkilometer) ^{3,5}	3,67	3,73	-0,06	-1,6
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (standortbezogen, in g/Personenkilometer) ^{3,6}	34,59	35,31	-0,72	-2,0

¹ Bezogen auf den eigenen Fahrzeugbetrieb mit Betrachtung der Vorkette der Energieerzeugung (Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger).

² Die prozentuale Veränderung wurde unter Berücksichtigung aller Nachkommastellen berechnet und ist daher nicht direkt aus den gerundeten absoluten Zahlen nachvollziehbar.

³ Vorläufige Ergebnisse

⁴ Aktualisierte Ergebnisse

⁵ Aufgrund des ausschließlichen Betriebs mit Fahrstrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen wurde lediglich die Vorkette der Stromerzeugung mit einem Emissionsfaktor des UBA und DESNZ bilanziert (marktbezogener Ansatz).

⁶ Unter Anwendung des Emissionsfaktors für den Bundesstrommix (standortbezogener Ansatz).

Das Angebot des Betriebszweigs U-Bahn konnte 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 % auf 9,1 Mrd. Nutzplatzkilometer ausgebaut werden. Zeitgleich stieg die Nachfrage um 3,9 % auf mehr als 1,4 Mrd. Personenkilometer an. Der absolute Fahrstromverbrauch nahm nur um 1,8 % auf 115,6 Gigawattstunden (GWh) zu. Somit konnte der spezifische Energieverbrauch je Personenkilometer um 2,0 % reduziert werden. Dass der spezifische Energieverbrauch je Nutzplatzkilometer um 1 % und damit vergleichsweise stärker als das Angebot zunahm, ist auf die kältere Witterung zurückzuführen, denn im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der Heizgradtage um 11 % von 3.004 auf 3.333. In der Folge war mehr Energie erforderlich, um die U-Bahn-Fahrzeuge zu beheizen.

Der im Vergleich zu den spezifischen Energieverbräuchen höhere Anstieg der marktbasieren spezifischen CO₂e-Emissionen je Nutzplatzkilometer von 1,5 % und die geringere Reduktion je Personenkilometer von –1,6 % sind durch einen geringfügig höheren Emissionsfaktor des bezogenen Stroms bedingt.

Effizienz des Fahrzeugbetriebsenergieverbrauchs und seine CO₂e-Emissionen¹

Bus	2025 ³	2024 ⁴	Veränderung ggü. Vorjahr ²	
			absolut	%
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer)	0,0547	0,0576	–0,0029	–5,0
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (marktbezogen, in g/Nutzplatzkilometer) ⁴	15,93	17,65	–1,72	–9,8
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (standortbezogen, in g/Nutzplatzkilometer) ⁵	19,04	19,79	–0,75	–3,8
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ⁶	0,3126	0,3349	–0,0223	–6,7
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (marktbezogen, in g/Personenkilometer) ^{4, 6}	90,94	102,55	–11,61	–11,3
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (standortbezogen, in g/Personenkilometer) ^{5, 6}	108,73	114,99	–6,26	–5,4

¹ Bezogen auf den eigenen Fahrzeugbetrieb mit Betrachtung der Vorkette der Energieerzeugung (Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger). Summe aus Diesel, Ladestrom, Heizöl und Wasserstoff

² Die prozentuale Veränderung wurde unter Berücksichtigung aller Nachkommastellen berechnet und ist daher nicht direkt aus den gerundeten absoluten Zahlen nachvollziehbar.

³ Vorläufige Ergebnisse (mit Ausnahme des spez. Energieverbrauch pro Nutzplatzkilometer)

⁴ Aktualisierte Ergebnisse (mit Ausnahme des spez. Energieverbrauch pro Nutzplatzkilometer)

⁵ Unter Anwendung von Emissionsfaktoren für flüssige Kraftstoffe des UBA. Aufgrund des ausschließlichen Betriebs mit Ladestrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen wurde lediglich die Vorkette der Stromerzeugung mit einem Emissionsfaktor des UBA und DESNZ bilanziert (marktbezogener Ansatz).

⁶ Unter Anwendung des Emissionsfaktors für den Bundesstrommix (standortbezogener Ansatz)

Das durch eigene Fahrzeuge erbrachte Angebot des Busbetriebs stieg im Berichtsjahr um 1,9 % auf 4,4 Mrd. Nutzplatzkilometer. Die Nachfrage für diesen Flottenanteil erhöhte sich um 3,7 % auf rund 777 Mio. Personenkilometer. Der Gesamtenergieverbrauch konnte um 3,2 % auf rund 243 GWh gesenkt werden. Der Anteil der im laufenden Betrieb eingesetzten Elektrobusse betrug 38 % der gesamten eigenen Busflotte. Zugleich ist der absolute Ladestromverbrauch der Elektrobusse um 11,8 GWh bzw. 48,3 % gestiegen. Sein Anteil am gesamten Fahrzeugbetriebsenergieverbrauch der Busflotte erhöhte sich damit von 9,7 % auf 14,9 %.

Der zunehmende Einsatz energieeffizienter Batterieantriebe in der Busflotte reduzierte den angebotsbezogenen Energieverbrauch um 5,0 % gegenüber dem Vorjahresverbrauch. Der nachfragebezogene Energieverbrauch ging signifikant um 6,7 % zurück.

Bei der Entwicklung der CO₂e-Emissionen der Busflotte sind konsistente Trends festzustellen. Pro Nutzplatzkilometer nahmen die marktbezogenen spezifischen CO₂e-Emissionen um 9,8 % ab, bezogen auf die Personenkilometer sogar um 11,3 %. In gleicher Weise wie beim U-Bahn-System werden durch den ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms lokale CO₂e-Emissionen für diesen Teil der Busantriebe vermieden.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN – U-Bahn

U-Bahn		2025		2024	
Typ	Baujahre	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 ¹	1958–59	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	2	1
DT3	1968–71	6	2	6	2
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126
DT5	2012–2022	489	163	489	163
Gesamtbestand ²	Anzahl	1.007	295	1.007	295
	Plätze ³		91.053		91.053
Betriebsfähiger Bestand		988	288	987	288

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

² Inklusive zweier Fahrzeuge (acht Wagen) der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN – Busse^{1, 2}

Busse	2025	2024
Stadt- und Schnellbusse	383	430
Gelenkbusse	227	258
Großraumgelenkbusse	93	93
Dieselhybrid-Gelenkbusse	5	5
Brennstoffzellen-/ Batterie-Gelenkbusse	140	76
Brennstoffzellen-/Plug-in-Busse	8	3
Batterie-Solobusse	284	219
Gesamtbestand		
Anzahl	1.140	1.084
Plätze ³	94.133	89.682

¹ Niederflrbusse

² Fahrzeuge im Anlagenbestand

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN sind im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahreswert um 49,6 Mio. € auf 595,8 Mio. € gestiegen. Der Anstieg resultiert aus höheren hvv-Pool-Einnahmen. Diese sind im Vergleich zum Vorjahr um 62,1 Mio. € auf 424,8 Mio. € gestiegen. Hauptursächlich hierfür ist der Anstieg des monatlichen Deutschlandticketpreises von 49 € auf 58 €. Gegenläufig dazu sanken entsprechend die Kompensationsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket um 14,0 Mio. €.

Die Erlöse aus der Weiterberechnung von Fahrzeug-, Personal- und Sachkosten verringerten sich im Vorjahresvergleich um 45,3 Mio. € auf 50,8 Mio. €. Hauptursächlich hierfür war vor allem der Wegfall der Weiterberechnungen der Fahrzeugkapitalkosten (-35,9 Mio. €) sowie der Fahrzeugversicherungen und Unfallschäden (-10,4 Mio. €) an die FFG im Jahr 2025.

Die aktivierten Eigenleistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 47,2 Mio. € und lagen damit um 3,8 Mio. € über dem Vorjahreswert. Dies resultiert vor allem aus gestiegenen Personalverrechnungssätzen für Eigenleistungen aufgrund tariflicher Anpassungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahreswert um 21,4 Mio. € auf 94,3 Mio. € gestiegen. Grund hierfür waren insbesondere höhere Zuschüsse für die vorgelagerten Planungsleistungen für die U5 Mitte (+21,5 Mio. €).

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2025 um 31,1 Mio. € auf 818,9 Mio. €.

Der Materialaufwand hat sich im Vorjahresvergleich um 19,9 Mio. € auf 379,1 Mio. € verringert. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen geringere Kosten aus der Full-Service-Busanmietung mit der FFG aufgrund des Wegfalls der Weiterberechnungen der Fahrzeugkapitalkosten (-35,9 Mio. €) sowie der Fahrzeugversicherungen und Unfallschäden (-10,4 Mio. €) an die FFG im Jahr 2025 (Gegenposition zu den geringeren Erlösen aus der Weiterberechnung). Des Weiteren ergaben sich aufgrund geringerer Beschaffungspreise geringere Stromkosten (-15,9 Mio. €). Höhere Kosten für allgemeine Unternehmerleistungen (+33,5 Mio. €) ergaben sich vor allem aufgrund gestiegener Kosten für die Netzerweiterung der U-Bahn, siehe Anstieg der Zuschüsse.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2025 um 24,6 Mio. € auf 478,4 Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den tariflichen Entgeltsteigerungen sowie aus einem höheren Personalbestand.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahreswert um 9,8 Mio. € auf 141,5 Mio. € vor allem aufgrund von höheren Abschreibungen für Elektrobusse gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Jahr 2025 um 10,3 Mio. € auf 85,9 Mio. €. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf höhere Versicherungsbeiträge (1,9 Mio. €) sowie diverse Effekte, denen zum Teil Erlöse gegenüberstehen (z. B. ZVU/ZVH-Kosten, Kosten Netzerweiterung).

Die operative Ertragskraft der HOCHBAHN ist im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahresniveau leicht gesunken. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist um 4,6 Mio. € auf -138,2 Mio. € gesunken. Der Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme sank im Vergleich zum Vorjahreswert um 29,7 Mio. € auf 316,2 Mio. €.

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2025 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2025	126,2 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	11,9 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-550,6 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	465,1 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2025	52,6 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2025 bestand aus liquiden Mitteln.

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht aus Mitteln der Innenfinanzierung und aus öffentlichen Zuwendungen aufgebracht werden kann, grundsätzlich durch langfristiges Fremdkapital gedeckt. Im Berichtszeitraum 2025 wurden weitere Tranchen „grüner“ Scheindarlehen mit Laufzeiten von fünf Jahren erfolgreich begeben (Durchschnittsverzinsung 2,96 %). Dadurch flossen der HOCHBAHN weitere Mittel in Höhe von 137,0 Mio. € zu, die im Zuge der Mobilitätswende für die erforderlichen Investitionen in Verkehrsprojekte genutzt werden sollen.

Die Kreditverbindlichkeiten stiegen zum Ende des Geschäftsjahres um 217,0 Mio. € auf 1.011,1 Mio. €. Zum Jahresende standen zugesagte Kreditlinien inländischer Banken in einem Gesamtvolumen von 98 Mio. € zur Verfügung. Die Kreditlinien sind im Rahmen der allgemeinen Geschäftstätigkeit frei verwendbar und wurden in Höhe von 0,4 Mio. € für Avalkredite in Anspruch genommen. Kurzfristig fällig sind 158,1 Mio. € der Kreditverbindlichkeiten. Die Höhe der langfristigen Kreditverbindlichkeiten (Laufzeit > 5 Jahre) betrug zum Berichtsjahresende 320,9 Mio. €.

Der kurzfristige Finanzbedarf wird aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns gedeckt. Hierdurch war die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN im Jahr 2025 jederzeit gewährleistet.

Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2025 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 938,5 Mio. € getätigt. In den Betriebszweig U-Bahn wurden 749,3 Mio. € investiert, wobei der wesentliche Anteil auf den U-Bahn-Neubau (322,0 Mio. €), auf die Beschaffung der neuen DT6-Fahrzeuge (260,0 Mio. €) und die Erneuerung vorhandener Anlagen und Fahrzeuge (162,2 Mio. €) entfiel.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 180,6 Mio. € investiert. Im Wesentlichen betraf dies die Bereiche Busbeschaffungen (112,3 Mio. €), den Neubau Busbetriebshof Meiendorf (15,4 Mio. €) und die Elektrifizierung der Busbetriebshöfe (20,9 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Vorjahresvergleich:

	2025 Mio. €	2024 Mio. €
Investitionen		
Betriebszweig U-Bahn		
Neue Fahrzeuge und Anlagen		
DT6	260,0	53,7
DT5	0,0	0,4
U-Bahn-Neubau U4	63,4	96,4
U-Bahn-Neubau U5	258,6	255,8
Neubau U-Bahn-Betriebshof Rübenkamp	5,1	6,1
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen		
Gleisanlagen, Streckenaus- rüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	162,2	138,0
Zwischensumme U-Bahn	749,3	550,4
Betriebszweig Bus		
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	180,6	99,8
Zwischensumme Bus	180,6	99,8
Gemeinsame Anlagen	6,7	4,9
Finanzanlagen	1,9	3,3
Gesamtinvestitionen	938,5	658,4

Für das Jahr 2026 wird gemäß aktuellem Wirtschaftsplan mit einem Rückgang der Investitionen auf etwa 857 Mio. € gerechnet. Die Schwerpunkte liegen hier vor allem auf der Netzentwicklung U-Bahn sowie der Beschaffung von weiteren lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen und der damit verbundenen Elektrifizierung der Infrastruktur.

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN stieg zum 31. Dezember 2025 um 303,6 Mio. € auf 2.676,3 Mio. €. Dabei standen auf der Aktivseite den verringerten Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg (–141,7 Mio. €) insbesondere gestiegene Sachanlagen (+411,9 Mio. €) aufgrund des weiterhin hohen Investitionsniveaus gegenüber. Zur Finanzierung dieser Investitionen führte dies auf der Passivseite zu höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+217,0 Mio. €) sowie zu gestiegenen Verbindlichkeiten aus Anleihen (+138,0 Mio. €). Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag unverändert 167,4 Mio. €. Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote im Vergleich zum Vorjahreswert um 0,8 Prozentpunkte auf 6,3 % gesunken.

	2025 Mio. €	2024 Mio. €
Aktiva		
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	2.245,0	1.820,4
Finanzanlagen	161,7	159,8
Vorräte	47,5	44,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	33,8	47,1
Flüssige Mittel	52,6	126,2
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	135,7	174,8
Summe Aktiva	2.676,3	2.372,6
Passiva		
Eigenkapital	167,4	167,4
Pensionsrückstellungen	73,4	76,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.011,1	794,1
Anleihen	1.100,0	962,0
Übrige Rückstellungen	120,5	108,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	99,5	104,4
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	104,4	159,9
Summe Passiva	2.676,3	2.372,6

2.4 Gesamtaussage

Angesichts der herausfordernden und volatilen Gesamtlage bewertet der Vorstand der HOCHBAHN den Geschäftsverlauf im Berichtsjahr 2025 als günstig. Das im Vorjahr prognostizierte Gesamtergebnis (Jahresfehlbetrag in Höhe von 378,0 Mio. €) wurde im Wesentlichen aufgrund höherer Kompensationsleistungen für das Deutschlandticket sowie höheren hvv-Pool-Einnahmen um 61,8 Mio. € übererfüllt. Gleichzeitig konnten weitere zentrale Projekte zur Erreichung der Mobilitätswende erfolgreich umgesetzt bzw. fortgeführt werden.

2.5 Steuerungsgrößen

Als zentrale Steuerungsgrößen der HOCHBAHN dienen der Jahresfehlbetrag, das EBITDA, der Kostendeckungsgrad sowie die Fahrgastzahlen. Basis für die Berechnung der Fahrgastzahlen sind die einsteigenden Personen je Linie ohne Schienenersatzverkehr und Freistellungsverordnung, mit Fremdvergabe und bereinigt um Streiktage.

Mio. €, in %	Plan 2025	Ist 2025
Fahrgastzahlen	545,9	552,5
EBITDA	-192,6	-138,2
Jahresfehlbetrag	-378,0	-316,2
Kostendeckungsgrad	61,9	75,3

2.6 Mitarbeitende der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum Stichtag 31. Dezember 2025 gegenüber dem Vorjahresende um 205 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2025	31.12.2024
Vollzeitkräfte	6.070	5.889
Teilzeitkräfte	889	858
Vorstandsmitglieder	4	4
Auszubildende	152	159
Mitarbeitende gesamt	7.115	6.910

Berufsausbildung/Duales Studium

Im Berichtsjahr 2025 hat die HOCHBAHN durchschnittlich 144 Auszubildende und dual Studierende in 29 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen ausgebildet, darunter auch sechs Auszubildende in Teilzeit. Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden betrug im Jahr 2025 durchschnittlich 19,8 % und im technisch-gewerblichen Bereich 7,9 %.

Die HOCHBAHN hat 2025 ihr Ausbildungsangebot um den Ausbildungsberuf Immobilienkaufleute in Kooperation mit der Beruflichen Schule für Wirtschaft Hamburg-Eimsbüttel erweitert.

Personalentwicklung und Weiterbildung

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die wichtigste Ressource des Unternehmens, da ihre Fähigkeiten und Qualifikationen sich direkt auf den Unternehmenserfolg auswirken. Die Gewinnung und Beschäftigung qualifizierter sowie motivierter Menschen sowie deren Förderung und Bindung an das Unternehmen durch die Etablierung einer starken Arbeitgebermarke sind zentrale Aufgaben der Personalarbeit in einem herausfordernden, sich fortlaufend wandelnden Arbeitsmarktumfeld.

Zentraler Bestandteil der Unternehmensphilosophie ist eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit. Dieses Ziel wird durch sichere Arbeitsplätze, leistungsgerechte Bezahlung, Anerkennung, Gestaltungsfreiraum sowie Aufstiegs- und Entwicklungschancen erreicht. Dadurch soll eine niedrige arbeitnehmerseitige Fluktuation erreicht werden und folglich ein stabiler Personalbestand, der punktuell um Nachbesetzungen altersbedingter Personalabgänge für die Erreichung der strategischen Ziele ergänzt wird.

Integration von Geflüchteten

Nach dem erfolgreichen Start des Projekts für Geflüchtete in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017 hat die HOCHBAHN bis zum 31. Dezember 2025 insgesamt 142 der bislang 234 am Ausbildungsprogramm beteiligten Eingewanderten als Busfahrer bzw. Busfahrerin übernommen. Im Berichtsjahr 2025 wurde ein weiterer Ausbildungslehrgang mit insgesamt 15 Teilnehmenden gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch für 2026 vorgesehen.

3. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

3.1 Prognosebericht

Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 11. Dezember 2025 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2026.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Für das Jahr 2026 ist demnach ein Fehlbetrag in Höhe von 393,6 Mio. € geplant. Hieraus abgeleitet ergeben sich ein negatives EBITDA von -192,5 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 68,6 %. Die im Rahmen der Planungen ermittelte Ergebnisverschlechterung im Jahr 2026 im Vergleich zum Berichtsjahr 2025 resultiert aus überproportionalen Aufwandssteigerungen im Vergleich zu den Ertragszuwächsen. Bei den Erträgen wird mit einem Wachstum der Fahrgastnachfrage um 1,1 % im Vergleich zu 2025 gerechnet. Kostensteigerungen ergeben sich vor allem beim Personalaufwand (Mengen- und Preiseffekte) sowie bei den Abschreibungen und den Zinsen aufgrund eines weiterhin hohen Investitionsvolumens. Investitionsschwerpunkte sind unter anderem die Beschaffung von ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen und die dafür erforderliche Elektrifizierung der Infrastruktur.

Die Eskalation im Nahostkonflikt stellt ein geopolitisches Risiko dar, das die globalen Lieferketten und die wirtschaftliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2026 beeinflussen kann. Aufgrund unserer Abhängigkeit von der Treibstoffbeschaffung erwarten wir aktuell spürbare Auswirkungen auf die Vermögens- und Ertragslage.

Nachhaltige Kapitalmarktinstrumente

Die HOCHBAHN wird zur Verwirklichung der Ziele des Klimaplanes der Freien und Hansestadt Hamburg sowie zur Umsetzung der Mobilitätswende im mittelfristigen Zeitraum von 2026 bis 2029 voraussichtlich 3,4 Mrd. € in Fahrzeuge, Netzerweiterungs- sowie Erneuerungsprojekte investieren.

Mit den Emissionen von Green Bonds sowie grünen Namensschuldverschreibungen und Schuldscheindarlehen hat die HOCHBAHN wichtige Meilensteine zur Finanzierung des massiven zukünftigen Investitionsvorhabens sowie zur Diversifikation ihres Finanzierungsportfolios erreicht. Gestützt auf die erfolgreiche Begebung dieser Anleihen werden zukünftig weitere Emissionen grüner Finanzinstrumente angestrebt. Die Ratingagentur Fitch hat in diesem Zusammenhang im Spätsommer 2025 die Bestnote AAA (Outlook Stable) bestätigt.

3.2 Risiko- und Chancenbericht

3.2.1 Risiko- und Chancenmanagementsystem

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem (RCM) der HOCHBAHN stellt ein systematisches Vorgehen mit dem Ziel des risikoadäquaten Verhaltens im Konzern sicher und unterliegt einer kontinuierlichen Weiterentwicklung. Es umfasst dabei die Schritte, Risiken und Chancen frühzeitig zu identifizieren, einheitlich zu bewerten, zu steuern, zu überwachen und durch eine systematische Berichterstattung transparent an die relevanten Adressaten zu kommunizieren.

Unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen sind die Grundlagen des RCM vom Vorstand der HOCHBAHN vorgegeben und in einer Konzernrichtlinie dokumentiert. Die Konzernrichtlinie regelt sowohl die organisatorische Ausgestaltung des HOCHBAHN-RCM als auch dessen prozessualen Abläufe. Für den Umgang mit Unternehmensrisiken und -chancen werden im Rahmen der Inventuren dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Eine Saldierung von Risiken und Chancen ist ausgeschlossen.

Zur Bewertung von Risiken und Chancen sind die folgenden Zeithorizonte zugrunde gelegt, die konsistent zur Wirtschaftsplanung der HOCHBAHN definiert sind:

- Kurzfristig: ≤ 1 Jahr
- Mittelfristig: > 1 Jahr ≤ 3 Jahre
- Langfristig: > 3 Jahre

Die Darstellung der Risiken und der Chancen im HOCHBAHN-Konzern erfolgt nach der Nettobetrachtung. Risiken und Chancen werden hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit

und Auswirkungshöhe in verschiedene Bewertungsstufen eingeteilt und auf folgender Matrix einer Risiko- bzw. Chancenstufe zugeordnet:

		Schadenshöhe			
		Niedrig (≤ 600 T€)	Mittel (> 600 T€ bis ≤ 4,5 Mio. €)	Hoch (> 4,5 bis ≤ 13,5 Mio. €)	Sehr hoch (> 13,5 Mio. €)
Eintrittswahrscheinlichkeit	Sehr wahrscheinlich (> 75 % bis < 100 %)	Moderat	Bedeutend	Wesentlich	Wesentlich
	Wahrscheinlich (> 50 % bis ≤ 75 %)	Gering	Moderat	Wesentlich	Wesentlich
	Möglich (> 25 % bis ≤ 50 %)	Gering	Moderat	Bedeutend	Wesentlich
	Unwahrscheinlich (> 0 % bis ≤ 25 %)	Gering	Gering	Moderat	Bedeutend

Das Risiko- und Chancenmanagement der HOCHBAHN umfasst folgende vier Risiko- bzw. Chancenkategorien:

- Strategisch
- Operativ
- Compliance
- Finanziell

Für das Projekt U5 werden die als „Besondere Kostenrisiken“ klassifizierten Projektrisiken erfasst, welche mit dem Bau der U-Bahn-Linie U5 einhergehen. Entsprechend der Drucksache „Kostenstabiles Bauen“ sind die aus dem Eintritt der „Besonderen Kostenrisiken“ anfallenden Mehrkosten im Rahmen von Deckungsfähigkeiten von der jeweiligen Behörde zu erbringen. Alle weiteren operativen Projektrisiken der Linie U5 werden in einem separaten Risikomanagement bei der U5 Projekt GmbH abgebildet und unterliegen durch Förderanträge einem strikten Monitoring.

3.2.2 Darstellung einzelner Risiken

Wesentliche Einzelrisiken, die eine negative Auswirkung auf die Erreichung der Unternehmensziele haben können, werden nachfolgend innerhalb der Risikokategorien des HOCHBAHN-Konzerns abgebildet. Außerdem werden ausgewählte bedeutende Einzelrisiken zusätzlich dargestellt,

um ein vollständigeres Bild der Risikolage zu erzeugen. Sofern vorhanden werden außerdem die risikomindernden Maßnahmen erläutert.

Strategische Risiken

Mangelnde Integration von Künstlicher Intelligenz (KI)

Im Rahmen des HOCHBAHN Trendreports 2024 wurde die intelligente Datennutzung mittels generativer KI als relevanter Makrotrend identifiziert und analysiert. Eine mangelnde Integration von KI innerhalb der IT-Infrastruktur der HOCHBAHN könnte zu Ineffizienzen, veralteten Prozessen und Sicherheitslücken führen.

Damit KI bei der HOCHBAHN sicher und verantwortungsvoll genutzt werden kann, wurde eine KI-Governance entwickelt. Sie sorgt dafür, dass gesetzliche Vorgaben eingehalten und Sicherheitsstandards erfüllt werden. Außerdem wurde ein KI-Board organisiert. Das KI-Board hat die Aufgabe, die Anforderungen innerhalb der HOCHBAHN hinsichtlich des Zwecks und der Anwendungsbeschreibung gemäß KI-Richtlinie und Vorgaben zu prüfen und entscheidet über die Genehmigung eines KI-Systems.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich
Schadenshöhe: Hoch

Operative Risiken

Steigende Beschaffungspreise

Die erfolgreiche Geschäftstätigkeit der HOCHBAHN ist abhängig von einer verlässlichen Versorgung verschiedenster Materialien und Rohstoffe. Operative Risiken, die aus dem Beschaffungs- und Lieferantenmanagement der HOCHBAHN resultieren, blieben auf einem hohen Niveau. Es existiert ein Kostenrisiko durch die Möglichkeit steigender Beschaffungspreise für Strom. Für das Jahr 2026 sind alle Stromtranchen bereits gekauft, sodass hieraus kein Risiko erwächst. Wie sich der Strompreis darüber hinaus zeitlich entwickelt, ist unsicher.

Um dem Risiko entgegenzuwirken, berücksichtigt die HOCHBAHN bereits eine gewisse Preissteigerung in der mittelfristigen Wirtschaftsplanung, wodurch es zu einer reduzierten Nettobewertung des Risikos kommt.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich
Schadenshöhe: Hoch

Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten

Eine starke Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten kann aufgrund technischer Vorgaben gegeben sein, beispielsweise für Elektro- und Elektronikkomponenten für Busse und U-Bahnen. Aufgrund der vorgenommenen Einkaufs- und Bevorratungsstrategie besteht das Risiko jedoch vor allem bei außergewöhnlichen Vorkommnissen. Lieferkettenstörungen, z. B. infolge geopolitischer oder pandemischer Krisen, können im Extremfall zu Störungen im Betrieb oder zu Projektverzögerungen führen.

Als Maßnahmen zur Steuerung dieses Risikos setzt die HOCHBAHN auf Schulungen von Mitarbeitenden der betroffenen Fachbereiche und auf ein regelmäßiges Monitoring der Einkaufsprozesse. Außerdem treibt die HOCHBAHN kontinuierlich den Ausbau des internen Kontrollsystems voran und setzt auf eine technologieunterstützte Umsetzung der derzeit gültigen Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG).

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Unzureichende Berücksichtigung von Lieferantenbewertungen

Die HOCHBAHN hat eine Verantwortung, Lieferanten gründlich zu überprüfen und zu bewerten, um unternehmerischen Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Umwelt- und Menschenrechtsverletzungen gerecht zu werden. Sollten Bewertungen oder Beurteilungen von Lieferanten nicht ausreichend berücksichtigt werden, birgt dies ein Qualitäts- und Reputationsrisiko. Im Eintrittsfall wären

Lieferantenwechsel möglicherweise erforderlich, die wiederum potenziell zu temporären Lieferausfällen führen können. Darüber hinaus kann eine unzureichende Erfüllung der Sorgfaltspflichten zusätzliche interne Aufwände und Anpassungsbedarfe in Beschaffungsprozessen nach sich ziehen, wodurch sich laufende Projekte verzögern könnten.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Cyberangriffe

Seit dem Beginn des russischen Angriffskriegs in der Ukraine ist ein Anstieg von Cyberangriffen auch in Deutschland zu verzeichnen. Als Unternehmen der kritischen Infrastruktur (KRITIS) mit hohem Bekanntheitsgrad in der Metropolregion Hamburg könnte die HOCHBAHN als Ziel für einen Angriff infrage kommen. Zu den möglichen Konsequenzen eines Cyberangriffs zählen räuberische Erpressung, Datenverlust und ein allgemeiner Image-Schaden.

Als Maßnahmen zur Risikoreduktion sind bei der HOCHBAHN umfassende Cybersicherheitsvorkehrungen zum Schutz von Daten und IT-Infrastruktur implementiert.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Fluktuation

Eine erhöhte Fluktuation kann dazu führen, dass qualifizierte Fachkräfte das Unternehmen verlassen. Aufgrund des bestehenden Fachkräftemangels kann die Nachbesetzung offener Positionen teilweise längere Zeit in Anspruch nehmen. In der Folge sind Produktivitätsrückgänge in einzelnen Bereichen sowie Verzögerungen in Abläufen und Projekten möglich, was die Zielerreichung des Unternehmens beeinträchtigen kann.

Zur Vorbeugung des Risikos einer erhöhten Mitarbeiterfluktuation setzt die HOCHBAHN auf eine Reihe gezielter Maßnahmen. Der Fokus liegt auf der Stärkung der Personalbindung, beispielsweise durch klare Karriereperspektiven und ein breites Angebot an Weiterbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten. Ergänzend werden attraktive Arbeitsbedingungen geschaffen, die eine ausgewogene Work-Life-Balance unterstützen. Darüber hinaus tragen eine wettbewerbsfähige Vergütung sowie zusätzliche Leistungen zur langfristigen Bindung der Beschäftigten bei. Zur kontinuierlichen Überwachung des Risikos wird ein Personal-Dashboard eingesetzt, damit kritischen Entwicklungen frühzeitig entgegengewirkt werden kann.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich
Schadenshöhe: Hoch

Compliance-Risiken

Nicht-Einhaltung regulatorischer Vorgaben an die Netzwerk- und Informationssicherheit (NIS-2)

Für die HOCHBAHN als KRITIS-Unternehmen gelten Pflichten und Verantwortung, die insbesondere die Sicherheit entlang ihrer Lieferketten, ihre physische Sicherheit, Informationssicherheits-Risikomanagement und das Notfallmanagement umfassen. Bei nachweislichen Verstößen gegen Anforderungen aus dem NIS-2-Gesetz ist mit Bußgeldern und Sanktionen zu rechnen.

Die HOCHBAHN stellt eine angemessene Personalplanung für die Informationssicherheit sicher. Im Falle von Cybersecurityvorfällen wird das Schadenspotenzial für das Unternehmen durch klar definierte Prozesse reduziert.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich
Schadenshöhe: Hoch

Verletzung der Datenschutzgrundverordnung

Aus der Verletzung regulatorischer Vorgaben wie die nicht-gesetzeskonforme Umsetzung der DSGVO-Anforderungen könnten sich erhebliche Haftungs- und Rechtsrisiken für die HOCHBAHN ergeben. Die bundeslandspezifischen Aufsichtsbehörden prüfen regelmäßig die Einhaltung der DSGVO und erheben bei Verstößen erhebliche Bußgelder.

Um dieses Risiko zu reduzieren, werden Mitarbeitende kontinuierlich zum Thema Datenschutz sensibilisiert und die Datenschutzrichtlinie regelmäßig aktualisiert und auditiert. Eine verpflichtende Schulung zum Thema Datenschutz für Mitarbeitende existiert. Außerdem ist sichergestellt, dass das Datenschutzteam bei risikorelevanten Projekten mit Bezug zu personenbezogenen Daten involviert wird.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Mangelnde Verzahnung von Risikomanagementsystemen

Die bestehenden Risikomanagementsysteme befinden sich derzeit noch in einem unterschiedlichen Reifegrad und sind teilweise nicht vollständig miteinander abgestimmt. Dadurch ist das unternehmensweite Risikobewusstsein noch nicht durchgängig ausgeprägt. Zudem ist die Verteilung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten in einzelnen Bereichen noch nicht optimal auf eine effiziente Risikoübernahme und -minderung ausgerichtet. Hierdurch können Risiken nicht in allen Fällen so ganzheitlich gesteuert werden, wie es langfristig vorgesehen ist.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich
Schadenshöhe: Hoch

Pflicht- und Vertragsverletzungen in Vergabeprozessen oder Zuwendungsbestimmungen der U5 sowie Verletzung von Kontrollpflichten

Für die HOCHBAHN als Zahlungsempfänger besteht das Risiko finanzieller Belastungen aus Pflicht- und Vertragsverletzungen im Zusammenhang mit Vergabeprozessen und dem Erhalt von Zuwendungsmitteln im Rahmen des U5-Projekts. Dazu zählen potenzielle Schadensersatzforderungen unterlegener Bieter, falls vergaberechtliche Vorgaben nicht ordnungsgemäß eingehalten werden. Zudem können Kostensteigerungen und Terminverzögerungen entstehen, wenn Mitwirkungs-, Informations- oder Kontrollpflichten gegenüber Lieferanten und Auftragnehmern verletzt werden. Darüber hinaus besteht das Risiko der Rückforderung gewährter Fördermittel, sofern Nebenbestimmungen der Zuwendungsbescheide nicht eingehalten werden.

Zur Begrenzung der beschriebenen Risiken sind steuernde und kontrollierende Maßnahmen implementiert. Sämtliche Vergabeverfahren werden durch die spezialisierte Rechts- und Einkaufsabteilung der U5 Projekt GmbH abgewickelt und unterliegen einer verbindlichen Prozessdokumentation, einem definierten Berechtigungskonzept sowie festgelegten Wertgrenzen. Der Bereich Einkauf der HOCHBAHN ist als zusätzliche Prüfinstanz regelmäßig eingebunden. Das Vier-Augen-Prinzip ist über alle relevanten Prozessschritte hinweg verankert.

Die Projektabwicklung wird durch Mechanismen im Planungs-, Risiko- und Terminmanagement in Verbindung mit der jeweiligen Generalplanung überwacht. Zur Qualitätssicherung werden regelmäßig fachliche Gutachten – beispielsweise Baugrunduntersuchungen – eingeholt und bewertet.

Für die Vertrags- und Zahlungsabwicklung bestehen mehrstufige Prozesse der U5 unter Einbindung der HOCHBAHN, ein abgestufter Signierungsprozess zwischen technischem und kaufmännischem Bereich sowie mehrstufige sachliche und rechnerische Prüfungs- und Freigabemechanismen.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

3.2.3 Darstellung einzelner Chancen

Dieser Abschnitt stellt die bedeutenden und wesentlichen Chancen dar, die eine positive Auswirkung auf die Erreichung der Unternehmensziele haben können. Sofern vorhanden werden außerdem die Maßnahmen erläutert, welche die Chancen erhöhen. Die Chancen der HOCHBAHN werden methodisch analog zu den Risiken erfasst und bewertet.

Finanzielle Chancen

Generierung von Fördermitteln

Es besteht mittelfristig die Chance, Bundesfördermittel für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe zu erwerben. Die HOCHBAHN wirkt durch eine koordinierte Steuerung ihres Fördermittelmanagements aktiv auf das Erreichen dieser Chance hin.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich

Auswirkungshöhe: Sehr hoch

Es besteht die Chance, im Zuge der Ausrichtung des ÖPNV-Weltkongresses (UITP Global Public Transportation Summit 2027) in Hamburg Fördermittel zu generieren. Um diese Chance zu realisieren, wird eine wiederkehrende Antragstellung mittels Fördermittelmanagementsystems sichergestellt.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Wahrscheinlich

Auswirkungshöhe: Hoch

Operative Chancen

Geringere Netzentgelte

Durch die von der Bundesregierung beschlossene Bundesbezuschussung der Übertragungsnetzentgelte in Höhe von 6,5 Mrd. € ergibt sich eine Chance niedrigerer Strom-Netzentgelte für die HOCHBAHN.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Sehr wahrscheinlich

Auswirkungshöhe: Mittel

Strategische Chancen

HOCHBAHN-Teilflotte als Katastrophenreserve

Ziel der HOCHBAHN ist es, die Busflotte auf umweltfreundliche Antriebe umzustellen. Möglicherweise könnte die HOCHBAHN jedoch eine Teilflotte der Busse als Katastrophenreserve mit Verbrennungsmotor beibehalten (z. B. HVO – Hydrated Vegetable Oil). In diesem Fall würden geringere Kosten für den Umbau der Betriebshöfe, der Ladeinfrastruktur und der Fahrzeugbeschaffung anfallen.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich

Auswirkungshöhe: Sehr hoch

Einnahmensteigerung durch neue Verbindungen und Quartierserschließungen

Durch den voraussichtlich auch zukünftig stetigen Nettozug neuer Einwohnerinnen und Einwohner in die Metropolregion Hamburg profitiert die HOCHBAHN von einer allgemein positiven Marktentwicklung und den vorteilhaften Rahmenbedingungen für die Angebots- und Leistungsausweitungen ihrer Verkehrsdienstleistungen. Steigende Pendlerzahlen bergen ein höheres Potenzial für die ÖPNV-Nutzung.

Eng verzahnt mit der Wohnungspolitik der Freien und Hansestadt Hamburg gewährleistet die HOCHBAHN die Anbindung neuer Wohn- und Gewerbequartiere an den ÖPNV. In diesem Zusammenhang gewinnt die Gestaltung autoarmer Quartiere zunehmend an Bedeutung. Hierdurch können Kundinnen und Kunden gewonnen sowie neuartige Mobilitätskonzepte erprobt werden. Schließlich werden mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 und dem Neubau der Linie U5 weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit besser erreichbar.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich

Auswirkungshöhe: Hoch

3.2.4 Zusammenfassende Risikolage

Bund und Länder haben im Herbst 2025 eine politische Einigung über die gesetzlich abgesicherte Finanzierung des Deutschlandtickets bis 2030 erzielt. Damit besteht erstmals eine langfristige Planungssicherheit, nachdem zuvor jährlich neu über die Fortführung und Ausgleichsmechanismen verhandelt werden musste.

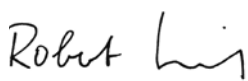
Im Zuge dieser Einigung wurde zudem ein Beschluss zur preislichen Anpassung des Deutschlandtickets gefasst: Ab dem 1. Januar 2026 steigt der Monatspreis von bisher 58 € auf 63 €. Mit dieser Preissteigerung und der langfristigen Finanzierungszusage bis 2030 ist der Fortbestand des

Deutschlandtickets – und damit die Grundlage für die zur Kompensation vorgesehenen Ausgleichszahlungen – deutlich stabiler als im Vorjahr. Die zuvor bestehende Unsicherheit über die Weiterführung des politischen Projekts und das Risiko drohender Finanzierungslücken sind damit erheblich reduziert. Das Risiko eines Wegfalls oder einer starken Kürzung der Kompensationsleistungen sieht die HOCHBAHN nicht mehr als wesentlich an.

Die identifizierten Risiken haben weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen existenzbedrohenden Charakter für die HOCHBAHN. Auch mittel- oder langfristige Entwicklungen erkennbar, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können.

Hamburg, den 27. März 2026

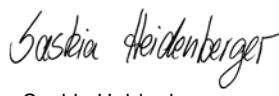
Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



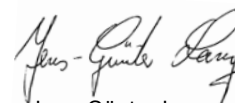
Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

Jahresabschluss

Gewinn- und Verlustrechnung	25
Bilanz	26
Anlagenspiegel	28
Anhang für das Geschäftsjahr 2025	30
Allgemeine Angaben	30
Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung	30
Bilanzerläuterungen	32
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	35
Sonstige Angaben	36

Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

€	Anhang	2025	2024	Abweichung
1. Umsatzerlöse	(8)	675.429.909,73	669.563.004,05	5.866.905,68
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		47.165.353,81	43.413.600,77	3.751.753,04
3. Sonstige betriebliche Erträge	(9)	94.286.858,08	72.844.149,95	21.442.708,13
4. Gesamtleistung		816.882.121,62	785.820.754,77	31.061.366,85
5. Materialaufwand	(10)			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-95.415.191,17	-113.066.410,29	17.651.219,12
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-283.728.016,69	-285.963.937,98	2.235.921,29
		-379.143.207,86	-399.030.348,27	19.887.140,41
6. Personalaufwand	(11)			
a) Löhne und Gehälter		-386.260.310,95	-367.424.625,96	-18.835.684,99
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-92.150.147,66	-86.354.090,60	-5.796.057,06
		-478.410.458,61	-453.778.716,56	-24.631.742,05
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(12)	-141.480.577,51	-131.632.432,58	-9.848.144,93
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(13)	-85.963.285,21	-75.623.356,54	-10.339.928,67
9. Beteiligungsergebnis	(14)	-10.285.111,33	9.452.873,41	-19.994.325,30
10. Zinsergebnis	(15)	-36.553.426,44	-21.311.750,80	-15.241.675,64
11. Ergebnis nach Steuern		-314.953.945,34	-286.102.976,57	-29.107.309,33
12. Sonstige Steuern		-1.290.281,55	-477.909,16	-812.372,39
13. Erträge aus Verlustübernahme		316.244.226,89	286.580.885,73	29.919.681,72
14. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00	0,00	0,00

Bilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2025

AKTIVA €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		5.684.500,00	5.585.687,00
2. Geleistete Anzahlungen		23.955.976,56	11.395.162,05
		29.640.476,56	16.980.849,05
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		345.035.395,83	293.946.110,69
2. Technische Anlagen und Maschinen		1.292.021.694,16	1.233.987.318,21
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		33.540.324,52	31.537.187,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		544.734.426,54	243.934.882,27
		2.215.331.841,05	1.803.405.499,10
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		135.910.465,31	135.910.465,31
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		229.265,69	290.384,36
3. Beteiligungen		155.990,25	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		25.394.042,77	23.481.588,34
		161.689.764,02	159.838.428,26
		2.406.662.081,63	1.980.224.776,41
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		47.438.268,68	44.037.558,11
2. Geleistete Anzahlungen		67.154,54	288.595,30
		47.505.423,22	44.326.153,41
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		33.824.736,55	47.129.900,18
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		113.960.395,91	17.324.345,69
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		2.517.504,44	2.497.102,71
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		0,00	141.713.100,90
5. Sonstige Vermögensgegenstände		11.147.285,94	8.305.507,82
		161.449.922,84	216.969.957,30
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		52.569.143,81	126.230.141,36
		261.524.489,87	387.526.252,07
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(3)	8.070.340,13	4.881.922,78
		2.676.256.911,63	2.372.632.951,26

Anlagenpiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft 2025

€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand 31.12.2025
	Stand 01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	44.220.495,51	529.772,43	20.659,11	886.250,22	45.615.859,05
2. Geleistete Anzahlungen	11.395.162,05	13.409.491,17	3.558,39	-845.118,27	23.955.976,56
Gesamt I	55.615.657,56	13.939.263,60	24.217,50	41.131,95	69.571.835,61
II. Sachanlagen					
Alle Betriebszweige (Zusammenfassung)					
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	180.286.069,08	8.247.689,68	1.316.628,50	4.229.705,97	191.446.836,23
b) Bauten auf fremden Grundstücken					
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	304.254.476,23	16.042.534,15	362.748,17	6.882.250,28	326.816.512,49
bb) Übrige Bauten	141.320.721,99	10.791.567,37	1.719.521,18	26.960.362,12	177.353.130,30
Summe 1	625.861.267,30	35.081.791,20	3.398.897,85	38.072.318,37	695.616.479,02
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	644.671.377,32	38.552.032,98	27.447.042,89	17.744.122,42	673.520.489,83
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.536.484.996,63	81.941.303,70	23.729.513,88	6.095.868,46	1.600.792.654,91
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	176.775.747,78	12.527.141,31	4.392.010,53	8.789.293,12	193.700.171,68
Summe 2	2.357.932.121,73	133.020.477,99	55.568.567,30	32.629.284,00	2.468.013.316,42
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. GWG	172.440.275,94	9.227.112,11	10.786.935,20	4.247.011,50	175.127.464,35
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	243.934.882,27	376.927.000,84	1.137.710,75	-74.989.745,82	544.734.426,54
Gesamt II	3.400.168.547,24	554.256.382,14	70.892.111,10	-41.131,95	3.883.491.686,33
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verb. Unternehmen	135.910.465,31	0,00	0,00	0,00	135.910.465,31
2. Ausleihungen an verb. Unternehmen	290.384,36	9.626,99	70.745,66	0,00	229.265,69
3. Beteiligungen	155.990,25	0,00	0,00	0,00	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	23.481.588,34	1.912.454,43	0,00	0,00	25.394.042,77
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamt III	159.838.428,26	1.922.081,42	70.745,66	0,00	161.689.764,02
Anlagevermögen	3.615.622.633,06	570.117.727,16	70.987.074,26	0,00	4.114.753.285,96

	Abschreibungen				Restbuchwerte		
	Stand 01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2025	Stand 31.12.2025	Stand Vorjahr
	38.634.808,51	1.317.209,65	20.659,11	0,00	39.931.359,05	5.684.500,00	5.585.687,00
	0,00	3.558,39	3.558,39	0,00	0,00	23.955.976,56	11.395.162,05
	38.634.808,51	1.320.768,04	24.217,50	0,00	39.931.359,05	29.640.476,56	16.980.849,05
	53.862.175,05	4.738.132,02	881.443,01	0,00	57.718.864,06	133.727.972,17	126.423.894,03
	196.822.508,14	12.078.849,43	362.748,17	0,00	208.538.609,40	118.277.903,09	107.431.968,09
	81.230.473,42	4.733.586,84	1.640.450,53	0,00	84.323.609,73	93.029.520,57	60.090.248,57
	331.915.156,61	21.550.568,29	2.884.641,71	0,00	350.581.083,19	345.035.395,83	293.946.110,69
	378.336.190,11	23.594.156,00	27.228.008,44	0,00	374.702.337,67	298.818.152,16	266.335.187,21
	653.985.009,63	73.431.619,16	23.660.162,88	0,00	703.756.465,91	897.036.189,00	882.499.987,00
	91.623.603,78	10.049.779,43	4.140.564,53	0,00	97.532.818,68	96.167.353,00	85.152.144,00
	1.123.944.803,52	107.075.554,59	55.028.735,85	0,00	1.175.991.622,26	1.292.021.694,16	1.233.987.318,21
	140.903.088,01	11.338.697,84	10.654.646,02	0,00	141.587.139,83	33.540.324,52	31.537.187,93
	0,00	194.988,75	194.988,75	0,00	0,00	544.734.426,54	243.934.882,27
	1.596.763.048,14	140.159.809,47	68.763.012,33	0,00	1.668.159.845,28	2.215.331.841,05	1.803.405.499,10
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	135.910.465,31	135.910.465,31
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	229.265,69	290.384,36
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	155.990,25	155.990,25
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.394.042,77	23.481.588,34
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	161.689.764,02	159.838.428,26
	1.635.397.856,65	141.480.577,51	68.787.229,83	0,00	1.708.091.204,33	2.406.662.081,63	1.980.224.776,41

Anhang für das Geschäftsjahr 2025

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2025 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 HOCHBAHN ist nicht verpflichtet, gemäß §291 HGB einen eigenen Konzernabschluss und Konzernlagebericht 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 grundsätzlich nach den gleichen Methoden wie im Vorjahr bewertet. Abweichend zum Vorjahr wurde für die Pensionsverpflichtungen erstmalig von dem Wahlrecht gem. §253 Abs. 2 Satz 2 und 3 HGB Gebrauch gemacht. Die Restlaufzeit für die Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz wurde in Vorjahren mit 12 Jahren angenommen. Ab dem Berichtsjahr erfolgt die Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz unter der Annahme einer Restlaufzeit von 15 Jahren. Diese Anpassung erfolgte aufgrund der Vereinheitlichung an die Bilanzierungsvorgaben der HGV. Hierdurch werden die Pensionsverpflichtungen im Jahr 2025 um 575 T€ niedriger ausgewiesen.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um die Zuschüsse der öffentlichen Hand und planmäßigen Abschreibungen, bewertet. Soweit der nach vorstehenden Grundsätzen ermittelte Wert von Gegenständen des Anlagevermögens über dem Wert liegt, der ihnen am Bilanzstichtag beizulegen ist, wird dem durch außerplanmäßige Abschreibungen Rechnung getragen.

In die Herstellungskosten der selbstgestellten 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.

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

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

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten bis 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 und die Wertpapiere 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. Selbstgestellte 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.

Das Eigenkapital ist zum Nennwert angesetzt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Die Abzinsung der Rückstellungen erfolgt mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre, der sich bei einer angenommenen pauschalen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Der Zinssatz beträgt zum 31. Dezember 2025 2,06 % p. a. (Vorjahr unter Annahme einer Restlaufzeit von 12 Jahren 1,78 % p. a.). Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 3,0 % p. a. (Vorjahr: 3,0 % p. a.), der erwartete Rententrend mit 1,50 % p. a. (Vorjahr: 1,50 % 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 3,0 % p. a. (Vorjahr: 3,0 % p. a.) berücksichtigt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß §253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen zwischen 1,84 % p. a. (Vorjahr: 1,48 % p. a.) und 2,22 % p. a. (Vorjahr: 1,96 % p. a.) abgezinst.

Die Verbindlichkeiten werden mit deren Erfüllungsbetrag bewertet.

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

Bilanzerläuterungen

(1) Anlagevermögen

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

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

T€	2025	2024
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	33.825	47.130
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	113.960	17.324
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.145)	(3.198)
davon aus sonstigen Forderungen/Verbindlichkeiten	(112.815)	(14.126)
davon gegen Gesellschafter	(86.651)	(0)
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(0)
davon aus sonstigen Forderungen/Verbindlichkeiten	(86.651)	(0)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.518	2.497
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.518)	(2.497)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	0	141.713
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(120.981)
davon aus sonstigen Forderungen/Verbindlichkeiten	(0)	(20.732)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	11.147	8.306
davon gegen Gesellschafter aus im Folgejahr abzugsfähiger Vorsteuer	2.805	3.036
Summe	161.450	216.970

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben in Höhe von 2.935 T€ (Vorjahr: 3.010 T€) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(3) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beträgt 8.070 T€, darin enthalten ist ein Disagio in Höhe von 3.170 T€, welches analog zur Laufzeit des Green Bonds und der Namensschuldverschreibungen kontinuierlich aufgelöst wird.

(4) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2025 88.938 T€ 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	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 Rückstellungen 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 –816 T€.

(5) Eigenkapitalspiegel

T€	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Eigenkapital
Stand zum 1.1.2025				
Stand zum 31.12.2025	88.938	73.050	5.446	167.434

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

(6) Rückstellungen

T€	2025	2024
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	73.379	76.713
Sonstige Rückstellungen	120.496	108.058
	193.875	184.771

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen der HOCHBAHN enthalten unter anderem 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 14.468 T€ sowie für Anwartschaften von 2.056 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von 21.349 T€ enthalten die sonstigen Rückstellungen unter anderem Verpflichtungen für künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen sowie ausstehende Rechnungen.

(7) Verbindlichkeiten

T€	insgesamt	davon Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre ¹	über 5 Jahre ¹
1. Anleihen	1.099.977	34.647	144.557	920.773
Im Vorjahr	962.000	12.000	0	950.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.011.108	157.315	485.345	368.448
Im Vorjahr	794.067	125.021	426.874	242.172
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	6.021	6.021	0	0
Im Vorjahr	3.454	3.454	0	0
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	99.502	99.502	0	0
Im Vorjahr	104.425	104.425	0	0
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	45.396	45.396	0	0
Im Vorjahr	129.264	129.264	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(8.467)	(8.467)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(16.069)	(16.069)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten/Forderungen	(36.929)	(36.929)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(113.195)	(113.195)	(0)	(0)
davon gegenüber Gesellschaftern	(0)	(0)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(96.882)	(96.882)	(0)	(0)
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(0)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(12.782)	(12.782)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten/Forderungen	(0)	(0)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(84.100)	(84.100)	(0)	(0)
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	5	0	0
Im Vorjahr	5	5	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(5)	(5)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(5)	(5)	(0)	(0)
7. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	33.121	33.121	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(44.256)	(44.256)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(0)	(0)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten/Forderungen	(-11.135)	(-11.135)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(0)	(0)	(0)	(0)
8. Sonstige Verbindlichkeiten	19.752	19.752	0	0
Im Vorjahr	27.177	27.177	0	0
davon aus Steuern	(3.662)	(3.662)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(4.223)	(4.223)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(17)	(17)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(2.011)	(2.011)	(0)	(0)
Summe	2.314.882	395.759	629.902	1.289.221
Im Vorjahr	2.020.392	401.346	426.874	1.192.172

¹ Es handelt sich um Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

T€	2025	2024
Personennahverkehr ¹	595.835	546.215
Vermietung und Verpachtung	24.705	60.299
Sonstiges	54.890	63.049
insgesamt	675.430	669.563
davon aperiodisch ²	6.405	4.916

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 Einnahmensecheidung des hvv für das Jahr 2025 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 Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des hvv (-1.042 T€; i. Vj. -1.282 T€) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(9) Sonstige betriebliche Erträge

T€	2025	2024
Sonstige betriebliche Erträge	94.287	72.844
davon aperiodisch	11.069	5.736

(Im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens)

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalteten im Vorjahr außergewöhnliche Erträge aus Kompensationsleistungen zum Ausgleich von erhöhten Aufwendungen bei der Anpassung von Vertriebsprozessen im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets in Höhe von 3.295 T€ für das Jahr 2024.

(10) Materialaufwand

Der Materialaufwand beträgt 379.143 T€ (Vorjahr: 399.030 T€). Darin enthalten sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 3.654 T€ (Vorjahr: 0 T€), insbesondere aus Aufwendungen für Energie und Planungsleistungen.

(11) Personalaufwand

T€	2025	2024
Löhne und Gehälter	386.260	367.425
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	92.150	86.354
	478.410	453.779
davon für Altersversorgung	10.318	12.755

(12) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr wurden Abschreibungen in Höhe von 141.481 T€ (Vorjahr: 131.632 T€) vorgenommen. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen gemäß §253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von 199 T€ (Vorjahr: 1.903 T€).

(13) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 85.963 T€ (Vorjahr: 75.623 T€). Sie enthalten aperiodische Aufwendungen von 2.577 T€ (Vorjahr: 389 T€).

(14) Beteiligungsergebnis

T€	2025	2024
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3.864	5.179
davon aus verbundenen Unternehmen	(3.864)	(5.179)
Erträge aus Beteiligungen	5.101	4.565
davon aus verbundenen Unternehmen	(4.138)	(4.186)
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-19.250	-291
davon aus verbundenen Unternehmen	(-19.250)	(-291)
	-10.285	9.453

(15) Zinsergebnis

T€	2025	2024
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	107	20
davon aus verbundenen Unternehmen	(16)	(20)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7.561	8.670
davon aus verbundenen Unternehmen	(1.701)	(1.351)
davon aus Abzinsungen	(58)	(65)
davon aus dem Zinsänderungsergebnis	(4.478)	(3.049)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-44.221	-30.002
davon an verbundene Unternehmen	(-1.195)	(-2.009)
davon aus Aufzinsungen	(-2.469)	(-2.117)
davon aus Vorjahren	(-1.095)	(-180)
	-36.553	-21.312

(16) Steuern nach Mindeststeuergesetzen

Der tatsächliche Steueraufwand/-ertrag aus dem MinStG für das Geschäftsjahr 2025 beläuft sich auf 0 € (Vorjahr: 0 €).

Sonstige Angaben**(17) Abschlussprüferhonorare**

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare T€	2025
Abschlussprüfungsleistungen	106
Andere Bestätigungsleistungen	40
Sonstige Leistungen	0
Steuerberatungsleistungen	0
	146

Die Abschlussprüfungsleistungen und anderen Bestätigungsleistungen in Höhe von 36 T€ betreffen Vorjahre.

(18) Haftungsverhältnisse

Es bestehen Verbindlichkeiten aus Bürgschaften in Höhe von 398 T€.

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

(19) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 191.678 T€. Hierin sind 4 T€ gegenüber assoziierten Unternehmen enthalten. Daneben bestehen finanzielle Verpflichtungen aus eingegangenen Bestellobligos für Investitionen in Höhe von 1.555.114 T€. Darin enthalten sind 10.361 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen.

(20) Angaben zu den Beschäftigten

Es sind die im Jahresdurchschnitt Beschäftigten angegeben.

	2025	2024
Personal und Soziales	3.920	3.772
Technik	2.050	1.974
Unternehmenssteuerung und Finanzen	584	565
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	329	330
	6.883	6.641
davon Teilzeitbeschäftigte	892	838
davon weibliche Beschäftigte	1.185	1.118
Versorgungsempfänger	63	69
Auszubildende	144	145

(21) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2025 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstands beliefen sich auf 1.379 T€, die sich wie folgt zusammensetzen:

T€	Herr Henrich	Herr Lang	Frau Schmidt- Brunn	Frau Heiden- berger
Erfolgs- unabhängige Vergütungs- komponenten	290	247	205	205
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direkt- versicherung)	42	12	35	35
Erfolgsbezogene Vergütungs- komponenten	107	75	63	63
Summe	439	334	303	303

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von 2.496 T€ sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt 13.722 T€. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2025 Bezüge von 608 T€ gezahlt.

(22) Organe der Gesellschaft**Mitglieder des Aufsichtsrats****Dr. Anjes Tjarks, Hamburg**

Vorsitzender
Senator, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Irene Hatzidimou¹, Hamburg

Stellvertretende Vorsitzende
Gewerkschaftssekretärin, ver.di Vereinte
Dienstleistungsgewerkschaft

Martin Bill, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Dr. Stefanie von Berg, Hamburg (ab 12.06.2025)

Staatsrätin, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Anselm Sprandel, Hamburg (bis 12.06.2025)

Staatsrat, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg

Amtsleiterin Beteiligungsmanagement, Finanzbehörde

Dr. Tina Wagner, Hamburg

Amtsleiterin Verkehr, Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende

Martin Huber, Hamburg

Senatsdirektor i.R.

Oliver Jensen, Hamburg

Geschäftsführer, HGV Hamburger Gesellschaft
für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Martina Plag, Hamburg (bis 11.12.2025)

Geschäftsführerin, Hachenberg und
Richter Unternehmensberatung GmbH

Prof. Dr. Andreas Herrmann, St. Gallen (ab 11.12.2025)

Director Institute for Mobility, Universität St. Gallen

Gabriel Arndt¹, Hamburg

Gewerkschaftssekretär, ver.di Vereinte
Dienstleistungsgewerkschaft

Ingomar Spieß¹, Hamburg

Stabsbereichsleiter, HOCHBAHN

Klaus Ceglecki¹, Hamburg

Busfahrer, Vorsitzender des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Stefan Uckert¹, Reinbek

Techn. Angestellter, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Kitty Faden¹, Hamburg

Busfahrerin, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Lars Bråkenhielm¹, Hamburg

Betriebstechniker, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Rainer Furtwängler¹, Seevetal

Ausbilder U-Bahn-Betrieb, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Mitglieder des Vorstands**Robert Henrich, Ahrensburg, Vorsitzender**

Ressort Unternehmenssteuerung

Merle Schmidt-Brunn, Hamburg

Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit

Saskia Heidenberger, Moorrege

Ressort Personal und Soziales

Jens-Günter Lang, Hamburg

Ressort Technik

¹ Vertreter*in der Beschäftigten

(23) 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 Unternehmensregister, die Offenlegung des Konzernabschlusses der Freien und Hansestadt Hamburg erfolgt auf der Internetseite der FHH.

Hamburg, den 27. März 2026

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



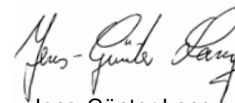
Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

Anteilsbesitz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2025¹

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital (inkl. Rücklagen)	Beteiligung		Ergebnis 2025	Beherrschungs- und Gewinn- abführungsvertrag
	T€	Name	%	T€	
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	1.965	ja
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg	4.096	HOCHBAHN	100,0	-19.179	ja
ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg	3.472	HOCHBAHN	100,0	51	ja
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	-71	ja
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Hamburg	775	HOCHBAHN	100,0	322	ja
hySOLUTIONS GmbH, Hamburg	545	HOCHBAHN	56,0	3	-
HOCHBAHN U5 Projekt GmbH, Hamburg	30	HOCHBAHN	100,0	0	ja
NMS New Mobility Solutions Hamburg GmbH, Hamburg	50	HOCHBAHN	100,0	0	-
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH, Hamburg	1.685	HOCHBAHN	72,1	61	-
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	4.132	-
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	134	HOCHBAHN	100,0	6	-
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	78.880	HOCHBAHN	100,0	273	-
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	11.245	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	100,0	82	ja ²
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	56,0	1.444	ja ²

¹ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

² Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

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 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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 handels-rechtlichen 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.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen folgende nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote),
- die als ungeprüft gekennzeichneten lageberichts-fremden Angaben in den Abschnitten „1.3. Nachhaltigkeit“ und „1.4 Forschung und Entwicklung“.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem:

- das Vorwort des Vorstands zum Jahresabschluss

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir hierzu weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung 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, zum Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrundeliegenden 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 des Unternehmens.
- 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 zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunfts-orientierten 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.“

Hamburg, 3. Juni 2026

Forvis Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Hajo Hauschildt
Wirtschaftsprüfer

Sandra Fischer
Wirtschaftsprüferin

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2025 durch mündliche und schriftliche Berichte des Vorstandes regelmäßig über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen. Der Aufsichtsrat hat einen Finanzausschuss, einen Verkehrsausschuss, einen Findungsausschuss und den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2025 haben der Aufsichtsrat vier reguläre Sitzungen, der Finanzausschuss zwei Sitzungen und der Verkehrsausschuss zwei Sitzungen abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2025 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Forvis Mazars 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 und im Aufsichtsrat über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet.

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

Der Aufsichtsrat dankt dem am 12. Juni 2025 ausgeschiedenen Mitglied Herrn Staatsrat Anselm Sprandel für seine engagierte Tätigkeit in diesem Gremium. An seiner Stelle ist Frau Staatsrätin Dr. Stefanie von Berg in der Sitzung am gleichen Tag neu in den Aufsichtsrat eingetreten.

Ein weiterer Dank gilt der langjährig im Aufsichtsrat vertretenen Frau Martina Plag, die am 11. Dezember 2025 aus dem Gremium austrat. Neu als Mitglied begrüßt wurde Herr Prof. Dr. Andreas Herrmann in der Aufsichtsratssitzung am gleichen Tag.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2025 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 18. Juni 2026

Der Aufsichtsrat



Dr. Anjes Tjarks
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

und ihre Tochtergesellschaften

ATG Alster-Touristik GmbH (ATG)
 FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)
 HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)
 Hamburger Hochbahn-Wache GmbH (HHW)
 HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH (HSG)
 TEREK Gebäudedienste GmbH (TEREK)
 HOCHBAHN US Projekt GmbH
 New Mobility Solutions Hamburg GmbH (NMS)

haben im Zeitraum vom 01.01.2025 bis zum 31.12.2025 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Vorständen, Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Die Tochtergesellschaften HHW, HSG, NMS und HOCHBAHN U5 Projekt GmbH verfügen über keinen Aufsichtsrat. Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

- **4.1.5 Satz 2 HCGK:**

„Im Rahmen der Geschäftsverteilung für die Geschäftsleitung ist eine konkrete Zuordnung der Verantwortlichkeit eines Geschäftsleitungsmitglieds für das Thema Gleichstellung und Diversity aufzunehmen.“

Bei der Tochtergesellschaft TEREK ist eine konkrete Zuordnung der Verantwortlichkeit eines Geschäftsleitungsmitglieds für das Thema Gleichstellung und Diversity im Rahmen der Geschäftsverteilung für die Geschäftsleitung geplant.

- **4.2.1 Satz 1 und Satz 5 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 FFG und HSG besteht die Geschäftsführung nur aus einer Person. Aufgrund der geringen Unternehmensgröße wird bei der FFG und der HSG die Bestellung von nur einem Geschäftsführer als angemessen angesehen. Eine Geschäftsanweisung, die die Zusammenarbeit in der jeweiligen Geschäftsführung regelt, besteht vor diesem Hintergrund nicht.

Bei der Tochtergesellschaft TEREK besteht die Geschäftsführung seit Oktober 2025 wieder aus zwei Personen.

- **4.2.9 HCGK:**

„Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung soll einzeln – aufgeteilt nach erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten – im Anhang des Jahresabschlusses oder im Lagebericht offenlegt 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.“

Die Tochtergesellschaften FFG, ATG, HADAG, HHW, HOCHBAHN U5 Projekt GmbH und HSG unterliegen nicht der Offenlegungspflicht. Nach den Vorgaben des HCGK erfolgt die Veröffentlichung der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung an dieser Stelle:

T€	Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	Summe
FFG, Olaf Lilla	153	34	43	230
ATG, Tanja Cohrt	40	7	3	50
HADAG, Tanja Cohrt	80	14	7	101
ATG, Martin Lobmeyer	40	7	3	50
HADAG, Martin Lobmeyer	80	14	7	101
TEREG	Veröffentlichung erfolgt im Jahresabschluss 2025			
HHW, Arndt Malyska	95,5	0	42,5	138
HHW, Normen Wiegand	155	5,5	2,5	163
HOCHBAHN U5 Projekt, Dr. Petra Welge	174	20	30	224
HOCHBAHN U5 Projekt, Klaus Uphoff	179,5	15,5	30	225
HSG Hauke Funk	121	12	25	158

- **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 TEREG haben keine Ausschüsse gebildet, da aufgrund der jeweils geringen Unternehmensgröße und der geringen Anzahl von Aufsichtsratsmitgliedern die Bildung von Ausschüssen nicht erforderlich erscheint.

- **5.3.2 HCGK:**

„Der Aufsichtsrat größerer Unternehmen soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten oder einen Finanzausschuss beauftragen, der sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des internen Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems sowie der Abschlussprüfung und der Compliance befasst. Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll über besondere Kenntnisse in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen oder mit der Abschlussprüfung vertraut sein. Der bzw. die Vorsitzende des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll kein ehemaliges Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft und nicht der/die amtierende Aufsichtsratsvorsitzende sein.“

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

- **5.5.1 HCGK:**

„Die Bezüge (Sitzungsgelder und Vergütungen) der Mitglieder des Aufsichtsrates werden durch Beschluss der Gesellschafterversammlung oder bei Anstalten öffentlichen Rechts durch die zuständige Fachbehörde als Vertreterin der FHH festgelegt. Sind an dem Kapital eines Unternehmens unmittelbar oder mittelbar nur öffentlich-rechtliche Einrichtungen beteiligt oder werden die Aufwendungen des Unternehmens ganz oder zu einem überwiegenden Teil von der öffentlichen Hand getragen, sollen keine Vergütungen bewilligt, sondern nur Sitzungsgelder im Rahmen der maßgebenden Senatsbeschlüsse gezahlt werden.“

Die Norm findet bei der TEREK keine Anwendung, da ein nicht öffentlich-rechtliches Unternehmen am Kapital der TEREK beteiligt ist.

- **7.2.3 HCGK:**

„Zur Wahrung der Unabhängigkeit soll ein Wechsel des testierenden Abschlussprüfers bzw. der testierenden Abschlussprüferin erfolgen, wenn dieser bzw. diese bei einem Unternehmen fünf aufeinanderfolgende Jahresabschlüsse gezeichnet hat. Der Mandatsvergabe an ein Wirtschaftsprüfungsunternehmen soll ein wettbewerbliches Vergabeverfahren zugrunde liegen.“

Der Hamburger Rechnungshof hat gemäß § 68 Abs. 1 LHO sein Einverständnis zur Bestellung des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2025 erklärt. Die HOCHBAHN und ihre Tochtergesellschaften ATG, FFG, HADAG, HOCHBAHNU5 Projekt GmbH HHW, HSG, NMS, und TEREK weichen damit von Norm 7.2.3 ab, da ein sechster aufeinanderfolgender Jahresabschluss durch dieselbe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gezeichnet wird. Für die Abschlussprüfung des Geschäftsjahres 2026 soll ein neuer Abschlussprüfer bestellt werden, sodass keine erneute Abweichung von der HCGK-Norm zu erwarten ist.

Hamburg, den 18. Juni 2026



Dr. Anjes Tjarks
Aufsichtsrat, Vorsitzender

Hamburg, den 27. März 2026



Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



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 | Mitarbeitende: 42



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 | Mitarbeitende: 342



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 | Mitarbeitende: 112 (davon 104 für die HADAG Verkehrsdienste GmbH)



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 | abgeordnete Mitarbeitende: 230 HOCHBAHN, 200 Securitas ÖPV GmbH



HOCHBAHN U5 Projekt GmbH (www.schneller-durch-hamburg.de/u5)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Die U5 Projekt GmbH übernimmt das gesamte kaufmännische und technische Projektmanagement für die Planung, die bauliche Umsetzung und die Systemtechnik der U-Bahn-Linie U5 bis zur Inbetriebnahme | Mitarbeitende: 92



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 | Mitarbeitende: Bei der Gesellschaft sind keine Mitarbeiter beschäftigt.



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 100 %. I Geschäftszweck: Bereitstellung von gesellschaftseigenen Wohnungen an Mitarbeitende des HOCHBAHN-Konzerns. I Wohnungen: 2.048 I Mitarbeitende: 44 (44 Mitarbeitende ohne eine Mitarbeiterin der HOCHBAHN und ohne Geschäftsführer)



HVW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 24,9 %, DSM Deutsche Städte-Medien GmbH 75,1 % I Geschäftszweck: Aufbau, Bewirtschaftung, Vermietung von Werbeflächen auf Bahnhöfen, Vermarktung und Gestaltung der Werbung an und in Bussen und Bahnen I Mitarbeitende: 0 (Zum 31.12.2023 war kein Mitarbeiter mehr bei der HVW beschäftigt. Sein Arbeitsverhältnis endete zum 30.04.2023. Danach hat der Mitarbeiter in den Ruhestand gewechselt)



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions.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 %, I Geschäftszweck: Förderung, Betreuung und Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie innovativer elektrischer Antriebs- und Versorgungssysteme in Hamburg I Mitarbeitende: 14 ohne Geschäftsführung



NMS New Mobility Solutions Hamburg GmbH (www.new-mobility-solutions.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG, 100 %, I Geschäftszweck: Die Unterstützung der FHH bei der Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätswende sowie die Mitgestaltung der behörden- und organisationsübergreifenden digitalen Transformation der städtischen Organisationen. I Mitarbeitende: 19 ohne Geschäftsführung



TEREG Gebäudedienste GmbH (www.tereg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56 %, Vattenfall Europe 44 % I Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherheits- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich I Mitarbeitende: 863



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 72,2 %, Autokraft 11,7 %, VHH 10,3 %, sechs weitere Anteilspakete 5,8 % I Geschäftszweck: Betrieb des Zentralen Omnibusbahnhofs, Vermietung von Ladenflächen, Gaststätten I Mitarbeitende: Die Gesellschaft führt kein eigenes Personal, es ist nur abgeordnet durch die HOCHBAHN und 1 Mitarbeiter von der VHH.

HOCHBAHN im Überblick

	2025	2024	2023
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	675,4	669,6	587,7
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	316,2	286,6	295,0
Kostendeckungsgrad (in %)	75,3	74,1	70,5
Anlagevermögen	2.406,7	1.980,2	1.847,0
Bilanzsumme	2.676,3	2.372,6	2.134,1
Bruttoinvestitionen	938,5	658,4	418,1
Mitarbeitende¹	7.115	6.910	6.645
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	261,3	261,4 ²	223,5
Personenkilometer (in Mio.)	799,6	799,9 ²	780,1
Investitionen (in Mio. €)	180,6	99,8	122,3
Busse	1.140	1.084	1.096
Linien	118	119	117
Haltestellen	1.496	1.500	1.466
Schienenverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	291,2	290,0 ²	244,5
Personenkilometer (in Mio.)	1.423,9	1.372,3 ²	1.278,3
Investitionen (in Mio. €)	749,3	550,4	287,1
U-Bahn-Wagen	1.007	1.007	1.007
Linien	4	4	4
Haltestellen	93	93	93

¹ Stand am 31.12., inklusive Vorstände und Auszubildende

² Aktualisierte Zahlen

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg

Telefon: 040/32 88-0

Telefax: 040/32 64 06

E-Mail: info@hochbahn.de

www.hochbahn.de

Redaktion

Bereich Marketing

Bereich Strategische Konzernentwicklung

Stabsbereich Nachhaltigkeit

Bereich Finanzen

Konzept und Design

Silvester Group, www.silvestergroup.com

Daniel-Vincent Seeger

