

Konzern- abschluss 2025



Konzern-Lagebericht

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2025

1. Grundlagen des Konzerns	3
1.1 Geschäftsmodell des Konzerns	3
1.2 Ziele und Strategien	3
1.3 Nachhaltigkeit	5
1.4 Forschung und Entwicklung	6
2. Wirtschaftsbericht	7
2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	7
2.2 Geschäftsverlauf	7
2.3 Lage	10
2.4 Steuerungsgrößen	14
2.5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern	14
3. Wirtschaftliche Lage wesentlicher einbezogener Unternehmen	15
4. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	18
4.1 Prognosebericht	18
4.2 Risiko- und Chancenbericht	18

1. Grundlagen des Konzerns

1.1 Geschäftsmodell des Konzerns

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 lageberichts-fremd 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 der HOCHBAHN-Konzern im Jahr 2025 mit rund 560 Mio. Fahrgästen (Gesamtanzahl Linienfahrgäste) eine Nachfrage, die in etwa auf dem Niveau des Vorjahres lag. Gemessen in Personenkilometern wurde für die HOCHBAHN 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 % bzw. mit 0,85 % für die HADAG AG insgesamt 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

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

2.3.1 Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Konzern sind im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr von 670,9 Mio. € auf 733,5 Mio. € gestiegen. Der Anstieg resultiert aus höheren hvv-Pool-Einnahmen. Diese sind im Vergleich zum Vorjahr um 69,9 Mio. € auf 433,9 Mio. € gestiegen. Hauptsächlich hierfür ist der Anstieg des monatlichen Deutschlandticketpreises von 49 € auf 58 €. Gegenläufig dazu sanken entsprechend die Kompensationsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket um 12,5 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 129,0 Mio. € und überschreiten damit den Vorjahreswert in Höhe von 108,0 Mio. € um 21,0 Mio. €. Grund hierfür waren insbesondere höhere Zuschüsse für die vorgelagerten Planungsleistungen für die U5 Mitte (+21,5 Mio. €).

Die Gesamtleistung des Konzerns erhöhte sich im Berichtsjahr 2025 um 89,7 Mio. € auf 916,2 Mio. €.

Der Materialaufwand ist im Vorjahresvergleich um 29,8 Mio. € auf 345,5 Mio. € gestiegen. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen höhere Aufwendungen für allgemeine Unternehmerleistungen (+34,7 Mio. €) vor allem aufgrund gestiegener Kosten für die Netzerweiterung der U-Bahn sowie durch Konsolidierungskreisveränderungen. Demgegenüber standen geringere Stromkosten aufgrund gesunkener Beschaffungspreise (-14,2 Mio. €).

Die Personalaufwendungen sind mit 575,2 Mio. € im Vergleich zum Vorjahresniveau (529,5 Mio. €) um 45,7 Mio. € gestiegen. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den tariflichen Entgeltsteigerungen sowie aus einem höheren Personalbestand.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Jahr 2025 um 14,7 Mio. € auf 92,0 Mio. €. Zurückzuführen war dies im Wesentlichen auf höhere Versicherungsbeiträge (2,5 Mio. €) sowie diverse Effekte, denen zum Teil Erlöse gegenüberstehen (z. B. ZVU / ZVH-Kosten, Kosten Netzerweiterung).

Das Konzernjahresergebnis 2025 in Höhe von 0,7 Mio. € liegt um 5,6 Mio. € unter dem Vorjahresergebnis mit 6,3 Mio. €. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Mio. € auf -97,0 Mio. € gestiegen.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN lag im Jahr 2025 mit 75,3 % um 1,2 Prozentpunkte über dem entsprechenden Vorjahreswert (74,1 %).

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

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.

Finanzmittelfonds am 1.1.2025	126,6 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	30,6 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-580,3 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	473,5 Mio. €
Konsolidierungskreisveränderungen	2,6 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2025	53,0 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2025 besteht 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“ Schuldscheindarlehen 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 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 1.069,0 Mio. €. Damit ergibt sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 258,0 Mio. € bzw. 31,8 %. Der HOCHBAHN 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.

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

Die Zahlungsfähigkeit der Konzerngesellschaften war im Jahr 2025 jederzeit gewährleistet.

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

Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 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:

Investitionen	2025 Mio. €	2024 Mio. €
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 hat sich zum 31. Dezember 2025 gegenüber dem Vorjahr um 698,3 Mio. € und damit um 21,6 % auf 3.926,5 Mio. € erhöht. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Investitionen ins Sachanlagevermögen. Zur Finanzierung dieser Investitionen führte dies auf der Passivseite zu höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie zu gestiegenen Verbindlichkeiten aus Anleihen durch die im Jahr 2025 platzierten Emissionen.

Die Eigenkapitalquote ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf 2,2 % gesunken.

	2025 Mio. €	2025 Anteil %	2024 Mio. €
Aktiva			
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	3.613,3	92,0	2.795,5
Finanzanlagen	27,6	0,7	25,4
	3.640,9	92,7	2.820,9
Vorräte	61,3	1,6	56,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	45,7	1,2	51,2
Flüssige Mittel	53,0	1,3	126,6
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	125,6	3,2	173,4
	285,6	7,3	407,3
Summe Aktiva	3.926,5	100,0	3.228,2
Passiva			
Eigenkapital/Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung	87,8	2,2	83,8
Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.256,2	32,0	914,9
Pensionsrückstellungen	83,0	2,1	80,3
Anleihen	1.100,0	28,0	962,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.069,0	27,2	811,0
	3.596,0	91,5	2.852,0
Übrige Rückstellungen	136,4	3,5	117,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	109,7	2,8	113,3
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	84,4	2,2	145,5
	330,5	8,5	376,2
Summe Passiva	3.926,5	100,0	3.228,2

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

2.5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern

Der durchschnittliche Personalbestand im HOCHBAHN-Konzern ist gegenüber dem Vorjahr um 375 Beschäftigte gestiegen.

	2025	2024
Vollzeitbeschäftigte	7.210 (5.991)	6.832 (5.803)
Teilzeitbeschäftigte	1.289 (892)	1.183 (838)
Auszubildende	216 (144)	192 (145)
	8.715 (7.027)	8.207 (6.786)

(in Klammern = HOCHBAHN)

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. Busfahrerinnen übernommen. Im Berichtsjahr 2025 wurde ein weiterer Ausbildungslehrgang mit insgesamt 15 Teilnehmenden gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch für 2026 vorgesehen.

3. Wirtschaftliche Lage wesentlicher einbezogener Unternehmen

FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH

Zu den zentralen Aufgaben der FFG zählen folgende Geschäftsfelder:

Fahrzeugtechnik

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

Kaufmännisches und technisches Flottenmanagement

In diesem Geschäftsfeld sind das kaufmännische und technische Bus-Flottenmanagement für die HOCHBAHN angesiedelt.

Infrastrukturwerkstätten

Dieses Geschäftsfeld beinhaltet schwerpunktmäßig die Instandhaltung von infrastrukturellen Anlagen der HOCHBAHN.

FFG erbringt ihre Leistungen an acht Standorten:

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

Die im Berichtsjahr durchgeführten Investitionen betreffen im Wesentlichen Neu- und Ersatzinvestitionen für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen.

Die Fokussierung des Unternehmens auf eine kontinuierliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wurde, wie in den vergangenen Jahren, auch im Geschäftsjahr 2025 konsequent fortgesetzt. Durch kontinuierliche Verbesserungsprozesse, ein aktives Controlling und Qualitätsmanagement sowie die Fokussierung auf die Kernkompetenzen wurde die Wettbewerbsfähigkeit weiterhin gesichert.

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

Seit mehreren Jahren werden von der HOCHBAHN Busse mit verschiedenen neuen Antriebskonzepten eingesetzt. Dabei beschafft die HOCHBAHN seit dem Jahr 2020 ausschließlich emissionsfreie Busse. Diese konsequente Ausrichtung der HOCHBAHN führt bei der FFG zu einem frühzeitigen Aufbau der für dieses Themenfeld erforderlichen Kompetenzen in den Bereichen Werkstatt und Engineering. Insbesondere in der Konstruktion und Fertigung von Dacharbeitsplätzen und Sonderwerkzeugen für Elektrobusse zur Produktivitätssteigerung im Werkstattbetrieb werden Marktchancen zur Erzeugung zusätzlicher Umsätze und Erträge gesehen.

Das Geschäftsjahr 2025 schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung) von 1.965 T€ (Vorjahr: 1.539 T€) ab.

TEREG Gebäudedienste GmbH

Die TEREГ erbringt Reinigungsdienstleistungen, unter anderem im Bereich der Gebäudereinigung, Dienstleistungen im Bereich der Bausanierung sowie technische Dienstleistungen. Die Entwicklung in den einzelnen Sparten ist unterschiedlich verlaufen.

Die Bausanierung konnte das Umsatzniveau des Vorjahres nicht ganz erreichen (–508 T€). Das Ergebnis liegt unter Niveau des Vorjahres (–209 T€). Aufgrund zusätzlicher Aufträge des Kunden Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) und tariflich bedingter Preisanpassungen wurde bei der Sparte Technische Dienstleistungen das Umsatzniveau gesteigert (+3.582 T€). Das Ergebnis liegt leicht unterhalb des Vorjahres (–28 T€). Auch die Abteilung Gebäudereinigung steigerte das Umsatzvolumen gegenüber dem Vorjahr (+168 T€). Das Ergebnis konnte gegenüber dem Vorjahr ebenfalls gesteigert werden (+40 T€).

Die Umsatzrentabilität bezogen auf das Ergebnis vor Steuern liegt bei 4,0 % und damit um 1,0 %-Punkte unter dem Vorjahresniveau. Das Beteiligungsergebnis ist gegenüber dem Vorjahr um –104 T€ auf 343 T€ gesunken.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung und Garantiedividende) von 2.149 T€ (Vorjahr: 2.442 T€).

Die Gesellschaft ist in das Risiko-Chancenmanagementsystem der HOCHBAHN einbezogen. Für das Geschäftsjahr 2026 werden Umsatzerlöse in Höhe von 56.027 T€ und ein Betriebsergebnis von 1.317 T€ erwartet.

HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH

Aufgabe der Gesellschaft ist die Bereitstellung von Wohnungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN und deren Tochterunternehmen. Die Gesellschaft verwaltet einen eigenen Bestand von 14 Gewerbeeinheiten und 2.082 Wohneinheiten, die für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns zur Verfügung stehen. Die Gesellschaft dient damit dem HOCHBAHN-Konzern als personalwirtschaftliches Instrument. Weiterhin soll die Gesellschaft durch positive Beteiligungserträge zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der HOCHBAHN beitragen.

Die auf Langfristigkeit und Nachhaltigkeit angelegte Politik der Gesellschaft konnte auch im Jahr 2025 unter den gegebenen Rahmenbedingungen fortgeführt werden. Diese stellt auf die Bereitstellung von Wohnraum zu einem günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis, Substanzerhalt und Substanzverbesserung unter Beachtung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit und der gesetzlichen Anforderungen ab.

Die Gesellschaft ist in das Risiko-Chancenmanagement (RCM) des HOCHBAHN-Konzerns eingebunden. Im Geschäftsjahr 2025 wurde eine Aktualisierung vorgenommen und mögliche Risikoauswirkungen bewertet. Existenzgefährdende Risiken sind gegenwärtig nicht erkennbar.

Der Anteil der länger als einen Monat leerstehenden Wohnungen beträgt 0,30 % (Vorjahr: 0,52 %). Länger als drei Monate stehen 0,20 % (Vorjahr: 0,22 %) der Wohnungen leer. Die Sollmieten konnten gegenüber dem Vorjahr auf 13.484 T€ (Vorjahr: 13.002 T€) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf Mieterhöhungen nach Mietenspiegel zurückzuführen ist. Dem stehen geringere Erträge aus den Zuschüssen für Instandhaltungen entgegen. Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresüberschuss vor Gewinnabführung von 82 T€ (Vorjahr: 1.714 T€).

Für das Geschäftsjahr 2026 wird ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung in Höhe von 21 T€ erwartet.

HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

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

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

Im Sicherheitsdienst sind 288.033 (Vorjahr: 285.823) Stunden geleistet worden und im Fahrkartenprüfdienst 182.564 (Vorjahr: 167.707) Stunden. Von den im Sicherheitsdienst geleisteten Stunden entfallen 119.458 (Vorjahr: 117.746) Stunden auf die Grundlast und 168.575 (Vorjahr: 168.077) Stunden auf die Zusatzlast.

Das Risiko-Chancenmanagement wird über die Risikoinventur abgebildet und in regelmäßigen Abständen erstellt. Hauptrisiken bestehen im Personalbereich. Nicht ausreichend zur Verfügung stehendes Personal auf Fach- und Schlüsselpositionen aufgrund von Fehlzeiten oder offenen Planstellen kann sich in Mindereinnahmen oder einer erhöhten Fahrgeldhinterzieherquote niederschlagen.

Auf Grundlage bestehender Verträge werden der HHW entstehende Kosten über vereinbarte Stundensätze abgerechnet, wodurch ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme in Höhe von –71 T€ (Vorjahr: –193 T€) erzielt worden ist. Die für 2025 vereinbarten Abrechnungssätze beruhen auf den Annahmen zur umfangreichen Einstellung und Ausbildung von zusätzlichen Mitarbeitern. Die Zusatzlast aus Zuwendungsmitteln der FHH wird kostendeckend erbracht.

HADAG Seetouristik und Fährdienst Aktiengesellschaft

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe.

Vorläufige Prognosen zeigen, dass mit rund 8 Mio. Fahrgästen das Vorjahresniveau von 7 Mio. deutlich übertroffen wird – trotz der anspruchsvollen Rahmenbedingungen. Dennoch konnten die für das Geschäftsjahr geplanten Fahrgastzahlen von rund 8,6 Mio. aufgrund der personalbedingten Ausfälle nicht erreicht werden.

Aufgrund der nicht ausreichenden Kapazitäten beim Schiffspersonal wurde auch im Geschäftsjahr 2025 auf die Durchführung von Hafenumrundfahrten verzichtet, wodurch keine Erlöse erzielt wurden (Budget: 211 TEUR). Der Auftragsverkehr zu den Musical-Stätten wurde im Jahr 2025 mit voller Kapazität bedient. Mit Airbus wurde ein Vertrag über Personenbeförderung mittels Fährverkehr mit einer festen Vertragslaufzeit für drei Jahre abgeschlossen. Insgesamt wurden im Auftragsverkehr Erlöse in Höhe von 2.059 TEUR erzielt, und damit 163 TEUR (rund 8 %) mehr als im Vorjahr (1.896 TEUR).

Der im Jahr 2022 in Auftrag gegebene Bau von drei neuen Schiffen wurde im Geschäftsjahr 2025 planmäßig fertiggestellt. Bei den Neubauten handelt es sich um Plug-In-Hybrid-Schiffe, von denen die ersten zwei im Jahr 2024 und das dritte im Mai 2025 in Betrieb genommen wurden. Hierauf aufbauend wurden im Jahr 2025 drei neue, voll-elektrische Schiffe in Auftrag gegeben, deren Inbetriebnahmen für 2028 geplant sind.

Die HADAG ist Bestandteil des Risiko- und Chancenmanagements der HOCHBAHN. Während der Herbstinventur 2025 hat die HADAG einige Risiken überprüft, neu identifiziert und andere entfernt.

Das Geschäftsjahr 2025 schließt mit einem Jahresfehlbetrag von 19.179 T€ ab, welches gemäß des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der HOCHBAHN ausgeglichen wird.

4. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

4.1 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 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.

4.2 Risiko- und Chancenbericht

4.2.1 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 des HOCHBAHN-Konzerns umfasst folgende vier Risiko- bzw. Chancenkategorien:

- Strategisch
- Operativ
- Compliance
- Finanziell

4.2.2 Darstellung einzelner Risiken

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

Verlust Ein-Mann-Status (Schiffe)

Durch mögliche Gesetzesänderungen und daraus resultierenden neuen behördlichen Auflagen für den Betrieb von Ein-Mann-Schiffen besteht ein signifikantes Mehrkostenrisiko für die HADAG. Im Eintrittsfall würde es im Fahrdienst zu einem signifikanten Anstieg der Personalkosten kommen.

Zur laufenden Überwachung des Risikos erfolgt eine enge Abstimmung mit den relevanten Stakeholdern der HADAG, insbesondere mit dem Oberhafenamt und den zuständigen Behörden, um frühzeitig auf regulatorische Entwicklungen reagieren zu können.

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 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 Cybersicherheitsvorfällen 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 HHA 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 HHA, ein abgestufter Signierungsprozess zwischen technischem und kaufmännischem Bereich sowie mehrstufige sachliche und rechnerische Prüfungs- und Freigabemechanismen.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

4.2.3 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

Wie im Vorjahr besteht die Chance, im Zuge der Ausrichtung des ÖPNV-Weltkongresses (UITP Global Public Transportation Summits 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 Bundesbezuschung 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 Nettuzug 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

4.2.4 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 der 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 langfristig sind aus heutiger Sicht keine Entwicklungen erkennbar, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können.

Hamburg, den 10. April 2026

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

Konzernabschluss

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2025

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	25
Konzernbilanz	26
Konzern-Anlagenspiegel	28
Konzern-Eigenkapitalspiegel	30
Konzern-Kapitalflussrechnung	32
Konzernanhang zum 31. Dezember 2025	33
Bilanzerläuterungen	35
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	38
Sonstige Angaben	39

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

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

€	2025	2024
1. Umsatzerlöse	733.365.661,83	670.922.652,62
2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	277.902,10	-1.200.525,96
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	53.555.099,81	48.780.123,69
4. Sonstige betriebliche Erträge	128.990.807,92	107.998.022,02
5. Gesamtleistung	916.189.471,66	826.500.272,37
6. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	122.599.743,75	139.418.047,24
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	222.872.041,16	176.556.894,79
	345.471.784,91	315.974.942,03
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	465.167.761,91	429.624.124,22
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	110.063.498,05	99.838.199,48
	575.231.259,96	529.462.323,70
8. Abschreibungen		
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	180.254.646,84	162.245.455,40
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	91.954.350,42	77.258.136,34
10. Beteiligungsergebnis	1.633.765,92	1.105.109,87
11. Zinsergebnis	-38.083.394,36	-21.432.303,72
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-217.528,53	-259.745,75
13. Ergebnis nach Steuern	-313.389.727,44	-279.027.524,70
14. Sonstige Steuern	-2.118.945,21	-1.213.246,23
15. Erträge aus Verlustübernahme	316.244.226,89	286.580.885,73
16. Konzernjahresüberschuss/-verlust	735.554,24	6.340.114,80
17. Gewinnanteile anderer Gesellschafter	-704.802,74	-790.443,47
18. Konzernverlustvortrag aus dem Vorjahr	-95.693.690,84	-101.243.362,17
19. Veränderung Konzernvortrag aus Konsolidierungskreisänderung	4.090.334,54	0,00
20. Konzernbilanzverlust	-91.572.604,80	-95.693.690,84

Konzernbilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2025

AKTIVA €	31.12.2025	31.12.2024
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5.909.918,00	6.023.349,00
2. Geleistete Anzahlungen	24.680.461,53	11.801.103,28
	30.590.379,53	17.824.452,28
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	544.258.949,57	499.044.865,98
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.468.280.642,16	1.338.869.113,21
3. Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung	41.267.481,52	38.431.575,88
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.528.927.255,07	901.370.253,17
	3.582.734.328,32	2.777.715.808,24
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.131.774,72	1.137.440,18
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	76.712,16	76.712,16
3. Sonstige Beteiligungen	117.612,09	117.612,09
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	26.272.941,23	24.099.779,86
	27.599.040,20	25.431.544,29
	3.640.923.748,05	2.820.971.804,81
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	53.683.268,16	48.615.895,05
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7.470.121,40	7.192.219,30
3. Fertige Erzeugnisse und Waren	6.472,22	6.262,67
4. Geleistete Anzahlungen	152.831,43	291.308,69
	61.312.693,21	56.105.685,71
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	45.710.833,99	51.232.322,57
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	95.365.667,74	4.532.102,71
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.345.979,51	4.513.070,57
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	0,00	143.345.517,38
5. Sonstige Vermögensgegenstände	15.940.533,88	15.733.020,08
	162.363.015,12	219.356.033,31
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	52.987.532,81	126.622.177,88
	276.663.241,14	402.083.896,90
C. Rechnungsabgrenzungsposten	8.960.239,23	5.182.220,74
	3.926.547.228,42	3.228.237.922,45

Konzern-Anlagenpiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2025

T€	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Stand 31.12.2025
	Stand 01.01.2025	Konzernkreis- veränderungen	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	46.184.637,78	287.364,98	596.754,81	68.931,52	886.250,22	47.886.076,27
2. Geleistete Anzahlungen	11.801.103,28	67.637,50	13.632.141,58	6.502,56	-813.918,27	24.680.461,53
	57.985.741,06	355.002,48	14.228.896,39	75.434,08	72.331,95	72.566.537,80
II. Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	974.984.640,53	2.146.954,88	37.067.923,44	3.797.755,42	47.715.408,85	1.058.117.172,28
2. Technische Anlagen und Maschinen						
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	671.932.754,69	0,00	39.053.804,46	28.976.190,72	21.658.523,67	703.668.892,10
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.631.311.591,59	69.829.769,39	124.164.613,95	24.687.198,40	11.782.891,69	1.812.401.668,22
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	212.184.400,89	0,00	14.857.744,56	4.721.242,94	10.742.675,42	233.063.577,93
	2.515.428.747,17	69.829.769,39	178.076.162,97	58.384.632,06	44.184.090,78	2.749.134.138,25
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	198.960.815,50	3.727.584,32	10.915.832,03	12.843.789,21	3.673.591,55	204.434.034,19
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	901.370.253,17	7.277.918,85	717.062.216,93	1.137.710,75	-95.645.423,13	1.528.927.255,07
	4.590.744.456,37	82.982.227,44	943.122.135,37	76.163.887,44	-72.331,95	5.540.612.599,79
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.137.440,18	-5.665,46	0,00	0,00	0,00	1.131.774,72
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	76.712,16	0,00	0,00	0,00	0,00	76.712,16
3. Sonstige Beteiligungen	117.612,09	0,00	0,00	0,00	0,00	117.612,09
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	24.099.779,86	0,00	2.173.161,37	0,00	0,00	26.272.941,23
	25.431.544,29	-5.665,46	2.173.161,37	0,00	0,00	27.599.040,20
	4.674.161.741,72	83.331.564,46	959.524.193,13	76.239.321,52	0,00	5.640.778.177,79

	Abschreibungen				Restbuchwerte		
	Stand 01.01.2025	Konzernkreis- veränderungen	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2025	Stand 31.12.2025	Stand Vorjahr
	40.161.288,78	277.239,98	1.605.555,03	67.925,52	41.976.158,27	5.909.918,00	6.023.349,00
	0,00	0,00	3.558,39	3.558,39	0,00	24.680.461,53	11.801.103,28
	40.161.288,78	277.239,98	1.609.113,42	71.483,91	41.976.158,27	30.590.379,53	17.824.452,28
	475.939.774,55	2.029.049,88	39.124.639,56	3.235.241,28	513.858.222,71	544.258.949,57	499.044.865,98
	390.151.926,12	0,00	25.127.953,09	28.734.315,27	386.545.563,94	317.123.328,16	281.780.828,57
	682.365.129,59	36.747.248,39	87.310.990,64	24.617.847,40	781.805.521,22	1.030.596.147,00	948.946.462,00
	104.042.578,25	0,00	12.907.836,62	4.448.003,94	112.502.410,93	120.561.167,00	108.141.822,64
	1.176.559.633,96	36.747.248,39	125.346.780,35	57.800.166,61	1.280.853.496,09	1.468.280.642,16	1.338.869.113,21
	160.529.239,62	1.349.729,32	13.979.124,76	12.691.541,03	163.166.552,67	41.267.481,52	38.431.575,88
	0,00	0,00	194.988,75	194.988,75	0,00	1.528.927.255,07	901.370.253,17
	1.813.028.648,13	40.126.027,59	178.645.533,42	73.921.937,67	1.957.878.271,47	3.582.734.328,32	2.777.715.808,24
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.131.774,72	1.137.440,18
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76.712,16	76.712,16
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	117.612,09	117.612,09
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26.272.941,23	24.099.779,86
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27.599.040,20	25.431.544,29
	1.853.189.936,91	40.403.267,57	180.254.646,84	73.993.421,58	1.999.854.429,74	3.640.923.748,05	2.820.971.804,81

Konzern-Eigenkapitalspiegel

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

€	Gezeichnetes Kapital		Rücklagen		Konzernbilanzverlust am 01.01
	Stammaktien	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Summe	
Stand am 1.1.2024	88.938.200,00	73.050.144,94	13.522.959,09	86.573.104,03	-101.243.362,17
Ausschüttung					
Gewinnanteil Vattenfall Europe New Energy GmbH Vorjahr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Änderungen des Konsolidierungskreises			2.665.145,02	2.665.145,02	
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.12.2024	88.938.200,00	73.050.144,94	16.188.104,11	89.238.249,05	-101.243.362,17
Stand am 1.1.2025	88.938.200,00	73.050.144,94	16.188.104,11	89.238.249,05	-95.693.690,84
Ausschüttung					
Gewinnanteil Vattenfall Europe New Energy GmbH Vorjahr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Änderungen des Konsolidierungskreises			0,00	0,00	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.12.2025	88.938.200,00	73.050.144,94	16.188.104,11	89.238.249,05	-95.693.690,84

Eigenkapital des Mutterunternehmens			Nicht beherrschende Anteile			Konzern-eigenkapital
Konzernjahres- ergebnis, das dem Mutter- unternehmen zuzurechnen ist	Konzern- bilanzverlust am 31.12.	Summe	Nicht beherrschende Anteile vor Jahresergebnis	Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Gewinne/ Verluste	Summe	Summe
0,00	-101.243.362,17	74.267.941,86	1.381.180,96	0,00	1.381.180,96	75.649.122,82
0,00	0,00	0,00	-879.530,72	0,00	-879.530,72	-879.530,72
		2.665.145,02				2.665.145,02
5.549.671,33	5.549.671,33	5.549.671,33	0,00	790.443,47	790.443,47	6.340.114,80
5.549.671,33	-95.693.690,84	82.482.758,21	501.650,24	790.443,47	1.292.093,71	83.774.851,92
0,00	-95.693.690,84	82.482.758,21	1.292.093,71	0,00	1.292.093,71	83.774.851,92
0,00	0,00	0,00	-790.443,47	0,00	-790.443,47	-790.443,47
	4.090.334,54	4.090.334,54				4.090.334,54
30.751,50	30.751,50	30.751,50	0,00	704.802,74	704.802,74	735.554,24
30.751,50	-91.572.604,80	86.603.844,25	501.650,24	704.802,74	1.206.452,98	87.810.297,23

Konzern-Kapitalflussrechnung

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

T€	2025	2024
Periodenergebnis vor Verlustübernahme	-315.509	-280.241
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Gegenstände des Sachanlagevermögens	180.255	162.245
- Auflösung Sonderposten für Investitionszuschüsse	-31.071	-26.272
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	23.357	11.454
- Erträge aus Zuschüssen aus öffentlicher Hand für nicht aktivierungsfähige Baumaßnahmen	-79.704	0
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-885	1.045
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-1.716	-135
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	84.599	-57.720
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	134.829	-33.518
+/- Zinsaufwendungen, saldiert mit Zinserträgen	38.083	21.432
- Sonstige Beteiligungserträge	-1.634	-1.105
+/- Ertragsteueraufwand/-ertrag	218	260
-/+ Ertragsteuerzahlungen	-244	-228
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	30.578	-202.783
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	4	0
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sach- und Finanzanlagevermögens	3.958	6.281
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	-957.351	-662.938
+ Einzahlungen aus Zuschüssen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	369.321	388.705
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-2.173	-3.621
+ Einzahlungen aus erhaltenen Anzahlungen	3.283	3.564
+ Erhaltene Zinsen	2.661	5.085
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-580.297	-262.924
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	137.000	150.000
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)krediten	349.146	183.336
- Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)krediten	-126.612	-118.000
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-790	-880
Veränderung Liquiditätskonto HGV	-164.470	36.950
Verlustübernahme durch die HGV		
laufende unterjährige Abschlagsrechnungen	340.160	333.000
verbleibender Übernahmebetrag des Vorjahres	-23.916	-46.419
- Gezahlte Zinsen	-37.005	-23.626
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	473.513	514.361
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-76.206	48.654
+ Konsolidierungskreisbedingte Änderung des Finanzmittelfonds	2.572	60
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	126.622	77.908
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	52.988	126.622

Konzernanhang zum 31. Dezember 2025

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

(1) Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss 2025 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches sowie des Aktiengesetzes aufgestellt worden. Der Konzernabschluss der HOCHBAHN wird im Hinblick auf die Befreiungsvorschriften des §291 HGB freiwillig erstellt.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen. Vermerke zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung haben wir ebenfalls aus Gründen der Klarheit im Anhang dargestellt. Nach §265 Abs. 5 HGB haben wir im 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.

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

(2) Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst weiterhin die HOCHBAHN als Obergesellschaft sowie alle nach den handelsrechtlichen Vorschriften einzubeziehenden Tochtergesellschaften. Es handelt sich um zehn Beteiligungsgesellschaften, die in der Übersicht über den Anteilsbesitz dargestellt sind. In diesem Jahr werden erstmals die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg, (HADAG AG) und die HADAG Verkehrsdienste GmbH, Hamburg, als deren Tochtergesellschaft in den Konsolidierungskreis aufgenommen.

Die erstmalige Einbeziehung der HADAG AG sowie deren Tochtergesellschaft HADAG Verkehrsdienste GmbH in den Konzernabschluss erfolgt, da der zuvor bestehende Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag der HADAG AG mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zum 31. Dezember 2024 gekündigt wurde. Mit der HOCHBAHN besteht seit dem 1. Januar 2025 ein Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag.

Damit liegen die Voraussetzungen für einen Verzicht auf die Einbeziehung gemäß §296 Abs. 1 Nr. 1 HGB nicht mehr vor, da keine erheblichen und andauernden Beschränkungen der Rechte der HOCHBAHN in Bezug auf das Vermögen oder die Geschäftsführung dieser Gesellschaften bestehen. Die HADAG AG und ihre Tochtergesellschaft sind daher erstmals in den Konsolidierungskreis einbezogen worden.

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

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

(3) Konsolidierungsgrundsätze

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

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

(4) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Alle in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wenden grundsätzlich einheitliche Bewertungsgrundsätze an. Abweichende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden einzelner einbezogener Unternehmen werden, soweit sie von untergeordneter Bedeutung sind, nicht angeglichen.

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

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

Die ab 1. Januar 2008 angeschafften Wirtschaftsgüter werden ausschließlich linear abgeschrieben. Vor dem 1. Januar 2008 angeschaffte Wirtschaftsgüter werden, mit Ausnahme der immateriellen Vermögensgegenstände, der Gebäude, der 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.

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

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu fortgeschriebenen durchschnittlichen Einstandspreisen bewertet. Bei einer einbezogenen Gesellschaft erfolgt die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe nach dem FIFO-Verfahren gemäß § 256 HGB. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung dieser Abweichung für den Konzernabschluss wurde auf eine Anpassung an die im Konzern angewandte Bewertungsmethode verzichtet. Selbsterstellte Vorräte sind zu Herstellungskosten einschließlich Gemeinkostenzuschlägen auf Löhne und Materialien bewertet worden. Für erkennbare Wertminderungen wurden angemessene Wertabschläge vorgenommen.

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

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

Das Eigenkapital ist zum Nennwert angesetzt.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse betrifft diverse Projektförderungen durch Finanzierungsträger auf Bundes- und Landesebene und wird entsprechend der Abschreibungen aufgelöst.

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 15 Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 2,06 % p. a. (Vorjahr: 1,90 % p. a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,95 % p. a. bzw. 3,0 % p. a. (Vorjahr: 3,0 % p. a.), der erwartete Rententrend mit 1,50 % p. a. bis 2,50 % p. a. (Vorjahr: 1,50 % p. a.) berücksichtigt. Auswirkungen aus der Fluktuation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden nicht berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags 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 Erfüllungsbetrags ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,75 % p. a. bzw. 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 der letzten sieben Jahre zwischen 1,84 % p. a. (Vorjahr: 1,50 % p. a.) und 2,22 % p. a. (Vorjahr: 1,94 % 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.

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

Bilanzerläuterungen

(5) Anlagevermögen

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

(6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sowie aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

T€	2025	2024
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	45.711	51.232
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	95.366	4.532
davon aus Lieferungen und Leistungen	(8.832)	(4.515)
davon aus sonstigen Forderungen	(86.534)	(17)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.346	4.513
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.843)	(2.914)
davon aus sonstigen Forderungen	(2.503)	(1.599)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	0	143.346
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(121.314)
davon aus sonstigen Forderungen	(0)	(22.032)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	15.940	15.733
Summe	162.363	219.356

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 7.059 T€ eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

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

(7) 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
	988.514	988.514	51.402
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.

(8) Gewinnrücklagen

Die gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 4.124 T€.

Die anderen Gewinnrücklagen betragen unverändert 12.064 T€.

(9) Verlustvortrag

Im Konzernbilanzverlust ist ein Verlustvortrag von –91.603 T€ enthalten. Darin ist der Unterschiedsbetrag in Höhe von 4.090 T€ aus der Erstkonsolidierung der HADAG AG berücksichtigt. Die Kapitalkonsolidierung erfolgte nach den Vorschriften des §301 Abs. 1 Satz 2 HGB unter Anwendung der Neubewertungsmethode.

(10) Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Berichtsjahr erfolgten Zuführungen zum Sonderposten in Höhe von 369.321 T€.

(11) Rückstellungen

T€	2025	2024
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	83.043	80.262
Steuerrückstellungen	86	112
Sonstige Rückstellungen	136.326	117.278
	219.455	197.652

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€.

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von –1.017 T€. Bei dem Unterschiedsbetrag handelt es sich um Aufwand.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von 21.727 T€ enthalten die sonstigen Rückstellungen unter anderem Verpflichtungen für künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, Prozessrisiken und ausstehende Rechnungen.

(12) Verbindlichkeiten

T€	insgesamt	davon Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre ²	über 5 Jahre ²
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	1.069.049	163.873	511.896	393.280
Im Vorjahr	811.003	126.466	432.507	252.030
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	6.131	6.131	0	0
Im Vorjahr	3.564	3.564	0	0
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	109.648	109.374	274	0
Im Vorjahr	113.287	112.859	428	0
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.552	13.552	0	0
Im Vorjahr	103.470	103.470	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	11.148	11.148	0	0
Im Vorjahr	17.055	17.055	0	0
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	2.404	2.404	0	0
Im Vorjahr	86.415	86.415	0	0
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	0	0
Im Vorjahr	5	5	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	3	3	0	0
Im Vorjahr	5	5	0	0
7. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	28.856	28.856	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	40.119	40.119	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
davon aus sonstigen Forderungen	-11.263	-11.263	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
8. Sonstige Verbindlichkeiten ¹	30.691	26.983	817	2.891
Im Vorjahr	37.786	33.885	799	3.102
davon aus Steuern	4.585	4.585	0	0
Im Vorjahr	4.818	4.818	0	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	198	198	0	0
Im Vorjahr	2.137	2.137	0	0
Summe	2.357.907	383.330	657.584	1.316.900
Im Vorjahr	2.031.115	392.249	433.734	1.205.132

¹ Davon durch Grundpfandrechte besichert bei der HSG: 21.008 T€ (Vorjahr: 20.952 T€)

² Es handelt sich um Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr.

(13) Latente Steuern

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

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

T€	2025	2024
Personennahverkehr ¹	607.715	546.215
Vermietung und Verpachtung	40.626	38.940
Sonstiges	85.025	85.768
	733.366	670.923
davon aperiodisch ²	6.293	4.027

¹ Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Verbundeinnahmen im Rahmen des hvv, Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG (Schülerverkehr) sowie § 148 SGB IX (Beförderung Schwerbehinderter) zusammen. Die endgültige Einnahmenezuschreibung 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 (-975 T€) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden überwiegend im Inland erzielt. Der Anteil der Auslandsumsätze ist unwesentlich.

(15) Sonstige betriebliche Erträge

T€	2025	2024
Sonstige betriebliche Erträge	128.991	107.998
davon aperiodisch	13.067	10.190

(Im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen)

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von 31.071 T€ (Vorjahr: 26.240 T€) enthalten. Daneben beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge 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.

(16) Materialaufwand

Der Materialaufwand beträgt 345.472 T€ (Vorjahr: 315.975 T€). Darin enthalten sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 3.847 T€ (Vorjahr: 0 T€), insbesondere aus Aufwendungen für Energie und Planungsleistungen.

(17) Personalaufwand

T€	2025	2024
Löhne und Gehälter	465.168	429.624
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	110.063	99.838
	575.231	529.462
davon für Altersversorgung	11.419	13.613

(18) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von 292 T€ (Vorjahr: 1.903 T€) vorgenommen.

(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von 3.037 T€ (Vorjahr: 454 T€).

(20) Beteiligungsergebnis

T€	2025	2024
Erträge aus verbundenen Unternehmen	328	280
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.306	825
	1.634	1.105

(21) Zinsergebnis

T€	2025	2024
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	91	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6.599	8.161
davon aus verbundenen Unternehmen	(1.132)	(714)
davon aus Abzinsungen	(58)	(65)
davon aus dem Zinsänderungsergebnis	(4.154)	(3.141)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-44.773	-29.593
davon an verbundene Unternehmen	(-567)	(-1.010)
davon aus Aufzinsungen	(-2.684)	(-2.161)
davon aus Vorjahren	(-1.095)	(-180)
	-38.083	-21.432

(22) Steuern nach Mindeststeuergesetzen

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

(23) Gewinnanteile anderer Gesellschafter

Der Gewinnanteil anderer Gesellschafter betrifft die Tochtergesellschaft TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG) in Höhe von 705 T€ (Vorjahr: 790 T€).

Sonstige Angaben

(24) Abschlussprüferhonorare

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare T€	2025
Abschlussprüfungsleistungen	179
Andere Bestätigungsleistungen	49
	228

Die Abschlussprüfungsleistungen und anderen Bestätigungsleistungen in Höhe von 37 T€ betreffen Vorjahre.

(25) Haftungsverhältnisse

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften betragen 398 T€ und bestehen ausschließlich gegenüber fremden Dritten.

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

(26) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 236.922 T€. Sie enthalten Verpflichtungen gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 6.185 T€. Daneben bestehen finanzielle Verpflichtungen aus eingegangenen Bestellobligos für Investitionen in Höhe von 1.582.069 T€. Darin enthalten sind 8.756 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen.

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

	2025
Vollzeitbeschäftigte	7.210
Teilzeitbeschäftigte	1.289
	8.499
davon weibliche Beschäftigte	1.544
Versorgungsempfänger	172
Auszubildende	216
Schwerbehinderte	462

(28) 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€ (davon variabel 308 T€).

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.

(29) Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2024

Name und Sitz der Gesellschaft	Beteiligung	
	Name	%
Einbezogene Unternehmen		
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH, Hamburg	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	100,0
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	56,0
HOCHBAHN U5 Projekt GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HADAG Seetouristik und Fährdienst Aktiengesellschaft, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HADAG Verkehrsdienste GmbH, Hamburg	HADAG AG	100,0
Nach § 296 Abs. 2 Satz 1 HGB nicht einbezogene Unternehmen		
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
hySOLUTIONS GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	56,0
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	HOCHBAHN	72,1
NMS New Mobility Solutions Hamburg GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	100,0
Nach § 311 Abs. 2 HGB assoziierte Unternehmen		
BTI BLOHM & TEREG Industriedienstleistungen GmbH, Hamburg	TEREG	50,0
MRG Dienstleistungen GmbH	TEREG	33,3
Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH, Hamburg	HOCHBAHN	24,9

(30) Name und Sitz des Mutterunternehmens

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

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Hamburg, den 10. April 2026

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

Der Vorstand



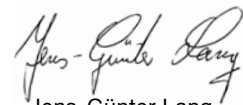
Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz vom 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts 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 Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus 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 Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht 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 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 Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts 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 des Konzerns 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 des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger 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

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
Stabsbereich Strategische Konzernentwicklung
Stabsbereich Nachhaltigkeit
Bereich Finanzen

Konzept und Design

Silvester Group, www.silvestergroup.com
Daniel-Vincent Seeger

