

KONZERN- LAGEBERICHT

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2022

1.	GRUNDLAGEN DES KONZERNS	3
1.1	Geschäftsmodell des Konzerns	3
1.2	Ziele und Strategien	4
1.3	Nachhaltigkeit	5
1.4	Forschung und Entwicklung	7
2.	WIRTSCHAFTSBERICHT	7
2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	7
2.2	Geschäftsverlauf	8
2.3	Lage	11
2.4	Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	15
2.5	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern	15
3.	WIRTSCHAFTLICHE LAGE WESENTLICHER EINBEZOGENER UNTERNEHMEN	17
4.	PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	19
4.1	Prognosebericht	19
4.2	Risiko- und Chancenbericht	24

1. Grundlagen des Konzerns

1.1 Geschäftsmodell des Konzerns

Als zentrales Mitgliedsunternehmen des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) ist die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Im Wege der Direktvergabe durch die Freie und Hansestadt Hamburg erbringt sie auf vier U-Bahn-, 115 Bus- und mehreren Fährlinien etwa die Hälfte aller Nahverkehrsleistungen des hvv. Mit über 6.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört die HOCHBAHN zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen, unter anderem in den Bereichen U-Bahn-Netzausbau, Digitale Mobilität, Fahrzeuginstandhaltung und Sicherheit, stellt die HOCHBAHN einen wesentlichen Teil der Mobilität in Hamburg sicher.

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

Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie den Bereich Nachhaltige Entwicklung, Umwelt und Arbeitssicherheit. Zum Ressort Technik, das von Jens-Günter Lang geführt wird, zählen die Bereiche Projektbau, Infrastruktur, Bus-technik und Schienenfahrzeuge sowie der Bereich U-Bahn-Betrieb. Der Bereich U-Bahn-Neubau U5 wurde 2022 in die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH überführt. Das Unternehmen hat als 100-prozentige Tochtergesellschaft der HOCHBAHN alle planerischen und baulichen Aufgaben für die U-Bahn-Linie U5 übernommen.

Vorstand

Ressort Unternehmenssteuerung Vorstandsvorsitzender Henrik Falk	Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit Helmut König	Ressort Personal und Soziales Vorstandsvorsitzender Henrik Falk	Ressort Technik Jens-Günter Lang
--	---	--	---

Das Ressort Unternehmenssteuerung wird vom Vorstandsvorsitzenden Henrik Falk geführt. Zu diesem Ressort gehören neben den Bereichen Hamburg-Takt, Marketing, Unternehmenskommunikation sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft verschiedene Stabsbereiche (Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung und Information, Revision). Zum 1. Oktober 2022 hat Henrik Falk zudem das ehemalige Ressort Personal und Betrieb übernommen. Dieses wurde mittlerweile in das Ressort Personal und Soziales mit den Bereichen Personal sowie Wandel und Innovation umbenannt. Die Betriebsbereiche Bus und U-Bahn wurden zum 1. Oktober 2022 den Ressorts Unternehmenssteuerung (Bus) und Technik (U-Bahn) zugeordnet. Das Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit wird von Helmut König geführt. Es umfasst die Bereiche

Die nachfolgende Tabelle zeigt den federführend zuständigen Vorstand für die konsolidierten Beteiligungsunternehmen.

Beteiligungsunternehmen	federführend zuständig
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH	Herr Lang
TEREG Gebäudedienste GmbH	Herr Lang
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH	Herr Lang
Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH	Herr König
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG	Herr König
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	Herr König
HOCHBAHN U5 Projekt GmbH	Herr Falk

Neue Mobilitätskonzepte begleitet die HOCHBAHN fortlaufend. Nach MILES, TIER und SIXT share im Vorjahr wurden im Berichtsjahr 2022 mit WeShare ein Carsharing-Anbieter und mit Voi ein zweiter E-Scooter-Sharing-Anbieter in die hvv switch App integriert. Nachdem MILES die Volkswagen-Tochtergesellschaft WeShare im November übernommen hat, ist über hvv switch aktuell ein Car-Sharing-Anbieter buchbar. Die zentrale Mobilitätsplattform mit Tiefenintegration aller relevanten Mobilitätsdienstleister, hvv switch, wird auch im Jahr 2023 um weitere Angebote ergänzt. Zusammen mit den mittlerweile über 90 hvv switch Punkten an Schnellbahnhaltestellen und in den Quartieren hat sich ein ganzheitliches Mobilitätsangebot in Hamburg etabliert. Bis Ende 2024 sollen ca. 100 weitere hvv switch Punkte entstehen. Dieser substanzielle Ausbau wird durch Bundesförderung im Programm Modellprojekte ÖPNV (öffentlichen Personennahverkehr) ermöglicht, das unter dem Titel „Auf dem Weg zum Hamburg-Takt“ mehrere Hamburger Mobilitätsprojekte fördert.

Mit der Gründung der NMS New Mobility Solutions GmbH im Jahr 2022 als 100-prozentige Tochtergesellschaft unterstützt die HOCHBAHN die Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung der bestehenden städtischen Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätssysteme. Klimagerechte, stadtverträgliche, innovative und nutzerzentrierte digitale Lösungen sollen entwickelt und die organisationsübergreifende digitale Transformation der städtischen Organisationen vorangetrieben werden.

Zudem investiert die HOCHBAHN laufend in ihr bestehendes U-Bahn- und Busnetz und schließt gemäß einer langfristigen Planung neue Stadtgebiete an das Netz an. Im Jahr 2022 wurde die Gesamtplanung zur neuen U-Bahn-Linie U5 weiter vorangetrieben. Im Herbst haben die Bauarbeiten im Abschnitt U5 Ost begonnen. Die Bauarbeiten zur Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf die Horner Geest wurden ebenso planmäßig fortgeführt wie die Planungen zu deren Verlängerung auf den Grasbrook. Die konsequente Umsetzung des barrierefreien Ausbaus sowie umfangreiche Arbeiten zur Instandhaltung stützen zusätzlich die Zukunftsfähigkeit des Hamburger U-Bahn-Systems.

Die lokal emissionsfreie Busflotte ist bis Ende 2022 auf insgesamt 140 Fahrzeuge angewachsen.

1.2 Ziele und Strategien

In Hamburg zählen der Verkehr und insbesondere der ÖPNV zu den wichtigsten Stellschrauben, um die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zu erfüllen. Wie die Menschen in der wachsenden Stadt Hamburg zukünftig auch ohne eigenen Pkw mobil sein und zugleich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, ist eine der zentralen Fragestellungen für die Politik und die Verkehrsunternehmen. Gemeinsam und kontinuierlich wird dafür an innovativen Lösungen und Konzepten gearbeitet.

Als wichtiger Bestandteil der Hamburger Stadtwirtschaft sieht sich die HOCHBAHN besonders in der Pflicht, ihren Beitrag für eine hohe Lebensqualität in der Stadt zu leisten. Mit einem attraktiven, effizienten und nachhaltigen Mobilitätssystem schafft die HOCHBAHN die Voraussetzung für eine klimaneutrale Zukunft und gestaltet die Mobilitätswende in der Stadt.

Ziel ist es, den privaten Pkw-Verkehr zu reduzieren und eine Verlagerung hin zum Umweltverbund zu erreichen. So soll ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen geleistet werden und die Mobilitätswende der Verbesserung der Lebensqualität dienen, für saubere Luft, weniger Lärm und eine breite Auswahl an verknüpften Verkehrsmitteln. Über den Transformationspfad Mobilitätswende ist die HOCHBAHN maßgeblich an den zwei wesentlichen, im Klimaplan des Senats verankerten Maßnahmenpaketen zur CO₂-Reduzierung beteiligt, dem Hamburg-Takt und der Elektrifizierung von Fahrzeugflotten.

Mit dem Hamburg-Takt steht die HOCHBAHN für einen kunden-zentrierten, bedarfs- und angebotsorientierten sowie integrierten ÖPNV inklusive On-Demand- und Sharing-Diensten für alle Hamburgerinnen und Hamburger. Dies schließt die Berücksichtigung von Automatisierung mit mehr Service und Qualität mit ein.

Dieser systemische Ansatz bietet die Chance, den Nahverkehr zu revolutionieren und ist daher zentraler Baustein der strategischen Planung der HOCHBAHN.

Mit dem Eckpunktepapier zur Zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes ist es ein erklärtes Ziel des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, die CO₂-Emissionen in Hamburg bis zum Jahr 2030 um 70 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. Die HOCHBAHN hat sich in ihrer Rolle als zentrale Partnerin für den Hamburg-Takt dem Klimaschutz und der Mobilitätswende verschrieben. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll dabei bis 2030 auf 30 % steigen. Dafür müssen noch mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen.

1.3 Nachhaltigkeit

Nachhaltige Unternehmensführung

Seit dem Beitritt zum UN Global Compact im Jahr 2017 richtet sich die Unternehmensführung der HOCHBAHN an deren zehn Prinzipien und den Sustainable Development Goals (SDGs) aus. Das Thema Nachhaltigkeit ist integraler Bestandteil in der Unternehmensstrategie der HOCHBAHN und im Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit auf Vorstandsebene verankert. Darüber ist die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen Bestandteil der Zielvereinbarungen der Vorstände und Führungskräfte. Im Jahr 2022 wurden Nachhaltigkeitsziele im Kontext einer nachhaltigen Unternehmensführung (HOCHBAHN-Steuerungsmodell im Einklang mit der Stadtwirtschaftsstrategie) sowie im Zusammenhang mit der Beschaffung von lokal emissionsfreien Bussen (Überprüfung nachhaltiger Beschaffungsansatz) und dem Bau der U-Bahn-Linie U5 (Entwicklung einer Treibhausgas-Reduktionsstrategie für die U5) festgelegt. Die Zielerreichung findet auf diese Weise Berücksichtigung bei der Festlegung der variablen Vergütung. Des

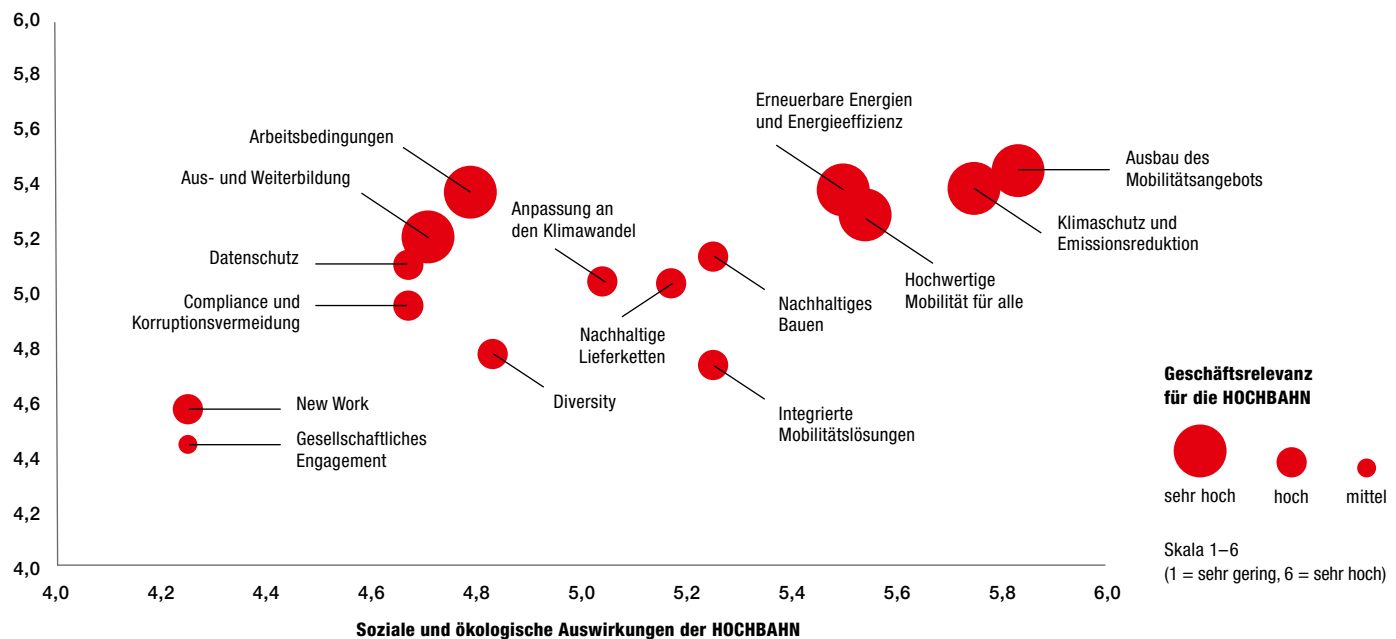
Weiteren bestehen unterschiedliche Formate, um unternehmensweit für Nachhaltigkeit in den Prozessen zu sensibilisieren und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in die Umsetzung einzubeziehen.

Mit dem Ziel, ihre Stakeholder umfassend und transparent über wesentliche Nachhaltigkeitsaktivitäten zu informieren, veröffentlicht die HOCHBAHN seit dem Geschäftsjahr 2020 neben dem Unternehmens- und Nachhaltigkeitsbericht eine GRI-Bilanz nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Zusätzlich dient die GRI-Bilanz als Fortschrittsbericht im Rahmen des Global Compact und legt die Abdeckung der Kriterien des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) über einen DNK-Inhaltsindex offen.

Im Fokus der Nachhaltigkeitsstrategie der HOCHBAHN stehen seit 2017 fünf priorisierte SDGs mit besonderer Relevanz für die HOCHBAHN: SDG 7: Bezahlbare und saubere Energie; SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum; SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur; SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden; SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz.

Wesentlichkeitsmatrix

Erwartungen von Stakeholdern
(50 % Mitarbeiter*innen, 50 % Kund*innen)



Bereits im Jahr 2020 hatte die HOCHBAHN im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse ihre Nachhaltigkeitsstrategie weiter geschärft und 15 für die HOCHBAHN relevante Nachhaltigkeitsthemen nach Geschäftsrelevanz sowie nach Relevanz hinsichtlich der sozialen und ökologischen Auswirkungen bewertet. Dazu wurden sowohl interne als auch externe Stakeholder befragt, darunter Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN sowie ausgewiesene Expertinnen und Experten im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit. Die Ergebnisse der Analyse bestätigten den bestehenden Ansatz der HOCHBAHN, über die Schaffung eines attraktiven Mobilitätsangebots und die damit einhergehende Verkehrsverlagerung sowie über die Reduktion der eigenen Emissionen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen hat die HOCHBAHN daraufhin anhand von Zielfeldern und Messgrößen (KPIs) operationalisiert. Damit wurde das Ziel verfolgt, diese KPIs im Rahmen eines Steuerungsmodells in die Unternehmenssteuerung, Controlling und Reporting zu integrieren. Nachhaltigkeit wurde damit eine wesentliche Steuerungsdimension für die Geschäftstätigkeit der HOCHBAHN. In diesem Zusammenhang wurde auch das Thema Business Integration der notwendigen, SAP-basierten Datenprozesse im Rahmen des S/4HANA-Projektes spezifiziert.

Weiterhin sind im Bereich Einkauf seit dem 1. Mai 2019 die „Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und Geschäftspartner“ verpflichtende Vertragsbestandteile der HOCHBAHN-Beschaffungsvorgänge. Im Jahr 2022 wurde zudem der nachhaltige Beschaffungsansatz der HOCHBAHN bei Ausschreibungen fortgeführt, bei dem neben technischen und kommerziellen Anforderungen auch Nachhaltigkeitsaspekte als vergaberelevante Kriterien berücksichtigt werden. Unter anderem wurden Nachhaltigkeitsaspekte bei der Ausschreibung für künftige U-Bahn-Fahrzeuge der Serie DT6 angewendet, die sich auf die Kriterien Gewicht, Energiebedarf und Nachhaltigkeit in der Lieferkette beziehen. Der Vertragspartner verpflichtet sich bei Zuschlag, jährlich Transparenz über diese Nachhaltigkeitsthemen zu schaffen. Die Recyclingquote bei den Fahrzeugen soll bei mindestens 94 % liegen.

In Vorbereitung auf das 2023 in Kraft tretende Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) hat die HOCHBAHN erste Maßnahmen für die Einhaltung von Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechts- und Umweltverletzungen umgesetzt. Dies umfasste unter anderem die Durchführung einer abstrakten Risikoanalyse auf Warengruppenebene sowie die Einrichtung eines Beschwerdemechanismus für menschenrechtliche und umweltbezogene Hinweise. Parallel zur Erarbeitung einer unternehmensweiten Strategie zur Umsetzung der

LkSG-Anforderungen wurde im Laufe des Jahres 2022 der bisherige nachhaltige Beschaffungsansatz für Batteriebusse vor dem Hintergrund zusätzlicher Anforderungen aus dem LkSG unter Einbeziehung von Herstellern als wesentliche Stakeholdergruppe überprüft. Ein weiterer Wissensaustausch ist über die Teilnahme am „Low Emission Vehicle Program“ der Nichtregierungsorganisation Electronics Watch, Amsterdam, gewährleistet. Ziel des bis 2025 laufenden Programms ist die Förderung der verantwortungsvollen, nachhaltigen öffentlichen Beschaffung von lokal emissionsfreien Fahrzeugen.

Klimaschutz

Mit dem 2019 verabschiedeten Klimaziel „Klimaneutralität 2030“ hat die HOCHBAHN ihren Anspruch und den Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens und der CO₂-Reduktionsziele der Freien und Hansestadt Hamburg konkretisiert. Wesentliche Hebel, um die direkten (Scope 1) und indirekten (Scope 2) Treibhausgas-(THG)-Emissionen bis 2030 auf null zu reduzieren, bestehen in der Beschaffung von lokal emissionsfreien Bussen und im Bezug von zertifiziertem Ökostrom. Darüber hinaus werden auch die Emissionen vor- und nachgelagerter Prozesse (Scope 3) analysiert und auf weitere Einsparpotenziale hin überprüft. Im Jahr 2022 hat die HOCHBAHN eine Reduktionsstrategie für die baubedingten THG-Emissionen der neuen U-Bahn-Linie U5 entwickelt, die eine relevante Quelle vorgelagerter Scope 3-Emissionen der HOCHBAHN darstellen. Grundlage der Strategie ist eine vergleichende THG-Bilanzierung, bei der heutige und zukünftige Reduktionsmaßnahmen vor dem Hintergrund eines Baseline-Szenarios bewertet wurden. Im Ergebnis kann mit einer Verringerung der CO₂-Emissionen, die beim Bau der U-Bahn-Linie U5 entstehen, um bis zu 70 % auf ca. 850.000 Tonnen bis 2040 gerechnet werden. Dazu wurden folgende Basisannahmen zugrunde gelegt: eine unter CO₂-Aspekten optimierte Planung und eine zu erwartende technologische Weiterentwicklung der Zement- und Stahlindustrie.

Neben der angestrebten Bereitstellung klimaneutraler Mobilität leistet die HOCHBAHN durch die Ausweitung ihres Angebots einen wesentlichen Beitrag dazu, die durch das Mobilitätsverhalten induzierten Treibhausgasemissionen in Hamburg zu senken und so die Mobilitätswende zu unterstützen.

Um Risiken durch Klimaveränderungen als Folge des Klimawandels zu erkennen, hat die HOCHBAHN mit wissenschaftlicher Unterstützung mögliche Effekte betrachtet, die einen Einfluss auf Betriebsabläufe und die Infrastruktur der HOCHBAHN haben können. Besonders Starkniederschlags- und Hochwasserereignisse stehen dabei im Fokus.

Ihnen wird bereits heute durch entsprechende Maßnahmen begegnet. Auf dieser Grundlage wird die HOCHBAHN die Wirksamkeit dieser Maßnahmen vor dem Hintergrund aktueller Klimaszenarien kontinuierlich überprüfen.

1.4 Forschung und Entwicklung

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 intensiv verfolgt und durch entsprechende wissenschaftliche Aktivitäten flankiert.

So hat die HOCHBAHN Mitte 2022 gemeinsam mit der Stromnetz Hamburg GmbH, der TU Hamburg sowie der Helmut-Schmidt-Universität das Forschungsvorhaben KoLa (Koordinierungsfunktion des Verteilnetzes und Lastmanagement für den elektrifizierten Personenverkehr) gestartet. Im Rahmen dieses Vorhabens sollen die Potenziale des zeitlich flexiblen Strombezugs zur Ladung der E-Busse der HOCHBAHN auf dem Betriebshof in Alsterdorf untersucht und neue Funktionen für das bisherige Lastmanagement der HOCHBAHN erprobt werden.

Im Bereich der Wasserstofftechnologie beteiligt sich die HOCHBAHN am Norddeutschen Reallabor, einem großen Partnerkonsortium aus Industrie und Wissenschaft, das von der Hochschule für angewandte Wissenschaften (HAW) und der hySOLUTIONS GmbH koordiniert und vom Bund gefördert wird. In diesem Vorhaben wird die HOCHBAHN nach derzeitigem Stand fünf geförderte Brennstoffzellenbusse im Linienverkehr einsetzen.

Darüber hinaus hat die HOCHBAHN im Jahr 2022 ein Projekt zum autonomen Fahren konzipiert, welches 2023 zur Förderung beantragt werden soll. Ziel ist die Entwicklung eines autonomen On-Demand-Dienstes in Verbindung mit dem vorhandenen Angebot sowie dem ÖPNV. So sollen autonome Forschungsfahrzeuge verschiedener Hersteller in eine Ridepooling-Anwendung integriert und über Buchungsplattformen nutzbar gemacht werden.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der ÖPNV stand auch im Jahr 2022 unter dem Einfluss besonderer politischer und ökonomischer Entwicklungen, insbesondere der anhaltenden Coronavirus-Pandemie sowie der durch den völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieg in der Ukraine ausgelösten Energiekrise und stark gestiegenen Inflation.

Der vom Bund zur Verfügung gestellte Rettungsschirm zum Ausgleich der finanziellen Belastungen der Kommunen durch die Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen infolge der Pandemie wurde auch im Jahr 2022 fortgeführt.

Die ausufernden Energiekosten bereiteten den Personennahverkehrsunternehmen große Sorgen. Insgesamt sind laut VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) im Jahr 2022 rund 1,65 Mrd. € Mehrkosten für Energie zu erwarten. Die Strompreisbremse hat diese Mehrkosten nur zum Teil aufgefangen. Zudem lösten gestörte Lieferketten, insbesondere im Bereich Elektronikkomponenten und im Maschinenbau, Probleme bei der Beschaffung aus.

Seit dem Frühjahr 2022 konnte die Branche wieder Fahrgast- und Einnahmenezuwächse verzeichnen und so die pandemiebedingte Talsohle der Nachfrageentwicklung überwinden. Dieser Trend setzte sich in den weiteren Monaten fort. Schätzungen zufolge lagen die Fahrgastzahlen im bundesweiten Durchschnitt bei etwa 90% des Vorkrisenniveaus. Dabei hatte das von Juni bis August bundesweit gültige 9-Euro-Ticket einen erheblichen Beitrag geleistet: Die Nachfrage stieg durch rund 52 Millionen verkaufte Tickets in diesen Monaten stark an. Mit dieser Maßnahme sollten Bürgerinnen und Bürger nicht nur bei Energie- und Kraftstoffpreisen, sondern auch in der öffentlichen Mobilität temporär entlastet werden. Die überwältigenden Nutzerzahlen hatten die Debatte um eine Anschlusslösung befeuert. Zum 1. Mai 2023 wird nunmehr als Nachfolgelösung ein bundesweit gültiges Deutschlandticket für 49 € im Monat eingeführt. Dafür wird mit Gesamtkosten von mindestens 3 Mrd. € gerechnet. Bund und Länder wollen die tatsächlich entstehenden Kosten je zur Hälfte übernehmen. Das Deutschlandticket ist zunächst auf ein Jahr ausgelegt. Allerdings kann nur ein darüberhinausgehendes, längerfristiges Angebot dauerhafte Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Fahrgäste bewirken – zugunsten eines nachfragestarken ÖPNV, eines gestärkten Umweltverbunds und des Klimas.

2.2 Geschäftsverlauf

Das Jahr 2022 war zu Beginn weiterhin von Einschränkungen durch die Coronavirus-Pandemie geprägt. Die entsprechenden Maßnahmen wurden aber mit sinkenden Infektionszahlen im Laufe des Jahres schrittweise zurückgenommen. Dadurch und durch Aktionen zur Rückgewinnung von Fahrgästen wurde eine sukzessive Annäherung an das Nachfrageniveau vor dem Corona-Ausbruch erreicht. Eine Besonderheit stellte die Ausgabe des deutschlandweit gültigen 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August dar, die zwar zu einem deutlichen Nachfrageanstieg, aber auch zu erheblichen Mindereinnahmen führte. Im Verbundgebiet des hvv wird für das Jahr 2022 mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen von 39 %¹ im Vergleich zum Vorjahresniveau gerechnet.

Die Fahrzeuge der HOCHBAHN wurden im Jahr 2022 von rund 384,1 Mio. Fahrgästen (inklusive Umsteiger) benutzt. Das entspricht einem Anstieg der Nachfrage von 34,4 % im Vergleich zu 2021. Damit ist die HOCHBAHN etwas hinter der Entwicklung des hvv zurückgeblieben. Dies war hauptsächlich auf die langfristige Baustelle der U-Bahn-Linie U3 in der Innenstadt bis Ende März sowie der Sperrung der Linie U1 im Projekt Alstertal vom Juni bis September zurückzuführen. Die Bauarbeiten zur Verlängerung der Linie U4 in die Horner Geest verlaufen planmäßig. Gegenwärtig liegt der Schwerpunkt im Bereich Horner Rennbahn. Mit dem offiziellen Spatenstich zum Baubeginn der Linie U5 im Oktober 2022 hat Deutschlands derzeit größtes U-Bahn-Projekt begonnen. Die Erschließungs- und Vorbereitungsarbeiten laufen auch hier plangemäß. Der Fahrzeugbestand der HOCHBAHN wurde durch die Bereitstellung der letzten U-Bahn-Fahrzeuge der Serie DT5, der Aufstockung des Bestandes an Batteriebusen und der laufenden Ausmusterung von Dieselfahrzeugen weiter modernisiert. Diese Bestandsveränderungen werden von einem entsprechenden Um- und Ausbau der Betriebshöfe sowie der Erweiterung der Ladeinfrastruktur begleitet.

Der barrierefreie Ausbau der U-Bahn-Haltestellen befindet sich in der letzten Phase dieses mehrjährigen Projekts. Derzeit sind 86 der 93 Stationen entsprechend ausgestattet. Der Hamburg-Takt und das Angebot hvv switch werden in enger Zusammenarbeit mit der Freien und Hansestadt Hamburg und dem hvv weiter ausgebaut.

Trotz der Tarifierhebung und der Erweiterung in den Kreis Steinburg fallen die Verkehrseinnahmen des hvv für das Jahr 2022 um 6 % niedriger aus als im Vorjahr. Ursache dafür sind die Mindereinnahmen durch das 9-Euro-Ticket. Ein ähnlicher Effekt kann durch das neue Deutschlandticket für das Jahr 2023 erwartet werden. Aktuell rechnet der hvv

dennoch mit einer Einnahmensteigerung von 16 % gegenüber 2022. Die HOCHBAHN geht zudem für das Jahr 2022 von einem ähnlichen Anteil an den Pool-Einnahmen des hvv wie im Vorjahr aus.

Zusammenfassend spiegeln die nachfolgenden Tabellen die Entwicklung zentraler, nichtfinanzieller leistungsbezogener Indikatoren der HOCHBAHN wider:

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2022 ¹	2021 ²	2020 ²
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	195.802	146.807	163.895
Bus	188.256	138.965	147.142
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	384.058	285.772	311.037
Gesamtanzahl Unternehmen ³	326.450	242.905	264.381
Nutzplatzkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	8.982.663	9.093.963	9.198.359
Bus	4.588.085	4.502.249	4.396.167
Gesamtanzahl Unternehmen	13.570.748	13.596.212	13.594.526
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.168.937	876.438	978.453
Bus	585.677	432.327	457.767
Gesamtanzahl Unternehmen	1.754.614	1.308.765	1.436.220

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

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

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2022	2021	2020
Nutzwagenkilometer ² (in Tausend)	97.067	97.283	98.020
Nutzplatzkilometer ^{1,2} (in Millionen)	8.983	9.094	9.198
Streckenlänge ² (km)	105,8	105,8	105,8
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ²	93	93	93
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ²	33,3 ³	33,8 ³	33,1

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

² Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Nachfragestärkste Linie U1: 35,4 km/h

¹ Gem. Abrechnungen und Informationen des hvv

Der geringfügige Rückgang der Nutzwagenkilometer im U-Bahn-Bereich um 0,2 % auf knapp 97,1 Mio. km im Jahr 2022 ist im Wesentlichen auf eine unter anderem coronabedingt hohe Krankenquote zurückzuführen. Trotz vereinzelt ausgefallener Fahrten konnten die geplante Leistung der Nutzwagenkilometer um 1 % überschritten werden.

Für das Jahr 2023 sind aufgrund der aktuellen Lage keine konkreten Leistungsänderungen vorgesehen. Durch die Neubautätigkeiten der U-Bahn-Linie U4 im Bereich Horner Geest kommt es auf einem gemeinsam genutzten Teilbereich der Linien U2 und U4 zu einer mehrmonatigen Betriebsunterbrechung, die zu voraussichtlich 4,6 % geringeren Leistungen gemessen in Nutzwagenkilometern gegenüber 2022 führt.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2022	2021	2020
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	56.404	55.972	54.194
Nutzplatzkilometer ¹ (in Millionen)	4.588	4.502	4.396
Streckenlänge ² (km)	867,8	956,2	944,1
Anzahl der Linien ²	115	116	119
Anzahl der Haltestellen	1.421	1.452	1.425
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,9	18,8	18,8

¹ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

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

Im Bus-Bereich ist die Betriebsleistung gemessen in Nutzwagenkilometern im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahreswert um 0,8 % auf 56,4 Mio. km gestiegen. Die Steigerung ist auf die veränderte Leistung für fremde und eigene Schienenersatzverkehre zurückzuführen.

Für das Jahr 2023 sind keine Angebotsausweitungen der Regelleistung geplant. Allerdings wird aufgrund der Streckensperrung der U-Bahn im Bereich Horner Geest (Linien U2 und U4) ein umfangreicher Ersatzverkehr zur Verfügung gestellt, sodass die vorgesehene Leistungsänderung ausschließlich auf den Ersatzverkehr zurückzuführen ist.

Die Entwicklung wichtiger nichtfinanzieller nachhaltigkeitsbezogener Leistungsindikatoren im Berichtsjahr 2022 stellt sich wie folgt dar:

Effizienz der Antriebsenergien und ihre CO₂-Emissionen¹

U-Bahn	2022 ²	2021 ³	2020 ³	Veränderung ggü. 2021	
				absolut	%
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer)	0,01258	0,01263	0,01211	-0,00004	-0,3
Spezifische CO ₂ -Emissionen (standortbasiert, in g/Nutzplatzkilometer) ⁵	4,38	4,39	4,21	-0,02	-0,3
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer)	0,10	0,13	0,11	-0,03	-26,2
Spezifische CO ₂ -Emissionen (standortbasiert, in g/Personenkilometer) ⁵	33,65	45,59	39,61	-11,94	-26,2
Bus⁶					
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer)	0,058	0,061	0,061	-0,003	-4,4
Spezifische CO ₂ -Emissionen (marktbasiert, in g/Nutzplatzkilometer) ⁴	13,77	14,75	14,92	-0,98	-6,6
Spezifische CO ₂ -Emissionen (standortbasiert, in g/Nutzplatzkilometer) ⁵	14,63	15,16	15,13	-0,53	-3,5
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer)	0,46	0,64	0,59	-0,18	-28,1
Spezifische CO ₂ -Emissionen (marktbasiert, in g/Personenkilometer) ⁴	107,87	153,61	143,25	-45,74	-29,8
Spezifische CO ₂ -Emissionen (standortbasiert, in g/Personenkilometer) ⁵	114,59	157,86	145,30	-43,27	-27,4

¹ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

² Vorläufige Zahlen

³ Aktualisierte Zahlen

⁴ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes. Zur Verfügung gestellt durch Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Stand: November 2021.

Ab dem Berichtsjahr 2019 wurde unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahr- bzw. Ladestrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens 6 Jahren mit dem Emissionsfaktor von 0 g CO₂ pro kWh gerechnet (marktbasierter Ansatz).

⁵ Unter Anwendung regionaler Emissionsfaktoren (standortbasierter Ansatz).

⁶ Basis Fahrplandaten der Konzession der HOCHBAHN. Summe aus Diesel, Ladestrom und Wasserstoff.

Im dritten Jahr der Pandemie konnte 2022 in beiden Betriebszweigen ein Nachfragezuwachs verzeichnet werden. Im U-Bahn-Betrieb stieg die Nachfrage um 33,4 %. Das Angebot reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahresniveau um 1,2 %. Der spezifische Fahrstromverbrauch bezogen auf das in Nutzkilometern gemessene Angebot sank um 0,3 %, bezogen auf die in Personenkilometern gemessene Nachfrage um 26,2 %.

Das Angebot des Bus-Betriebs (gemessen in Nutzkilometern) ist im Berichtsjahr um 1,9 % leicht gewachsen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der im laufenden Betrieb eingesetzten Elektrobusse um 39 Fahrzeuge. Zugleich hat sich die Gesamtmenge des Ladestroms mehr als verdoppelt. Der Anteil liegt nun bei 4,0 % des Gesamtantriebsenergieverbrauchs der Busflotte. Durch den zunehmenden Einsatz energieeffizienter Batterieantriebe in der Busflotte konnte der angebotsbezogene Energieverbrauch um 4,4 % reduziert werden.

Bei der um 35,5 % gestiegenen Nachfrage (gemessen in Personenkilometern) sank der nachfragebezogene Energieverbrauch signifikant um 28,1 %. Im Vergleich der Energieverbrauchswerte mit der Entwicklung der CO₂-Emissionen der Busflotte sind konsistente Trends festzustellen. Pro Nutzkilometer nahmen die spezifischen CO₂-Emissionen um 6,6 % ab, während sie bezogen auf die Personenkilometer sehr deutlich um 29,8 % fielen. Durch den fortschreitenden Antriebswechsel liegen die CO₂-Trendwerte unter Anwendung des marktbasierten Ansatzes der Ladestrombilanzierung allerdings niedriger als die Energieeffizienztrends. Bis zum Jahresende 2023 ist vorgesehen, den Gesamtbestand an Elektrobusen auf über 200 Fahrzeuge zu erhöhen und für diese weiterhin zertifizierten Ökostrom zu beziehen. In gleicher Weise wie beim U-Bahn-System werden durch den ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms lokale CO₂-Emissionen für diesen Teil der Busantriebe vermieden.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2022		2021		2020	
		Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
Typ	Baujahre						
DT1 ¹	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	2	1	2	1
DT3	1968–71	39	13	39	13	90	30
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2021	486	162	444	148	363	121
Gesamtbestand ²	Anzahl	1.037	305	995	291	929	281
	Plätze ³	93.620		90.260		88.119	
Betriebsfähiger Bestand		1.010	296	968	282	894	257

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

² Inklusiv zwei Fahrzeuge (8 Wagen) der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH.

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet.

Bus	2022	2021	2020
Stadt- und Schnellbusse ¹	521	581	617
Gelenkbusse ¹	281	295	314
Großraumgelenkbusse ¹	93	93	93
Dieselhybrid-Gelenkbusse ¹	20	20	20
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹	35	12	2
Brennstoffzellen-/Hybrid-/ Plug-in-Busse ¹	23	23	25
Batteriebusse ¹	100	82	36
Gesamtbestand			
Anzahl	1.073	1.106	1.107
Plätze ²	89.046	91.025	91.583

¹ Niederflrbusse

² 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 Verkehrseinnahmen im Konzern sind im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr von 433,0 Mio. € auf 488,1 Mio. € gestiegen. Dies ist zum einen auf den Anstieg der Fahrgastzahlen 2022 im Vergleich zum Vorjahr und einem damit verbundenen Anstieg der Verbundeinnahmen um 13,1 % von 351,0 Mio. € auf 397,1 Mio. € zurückzuführen. Der Anstieg resultiert aus den erstmalig vereinnahmten Abgeltungszahlungen für das 9-Euro-Ticket in Höhe von 60,0 Mio. €. Die hvv-Pool-Einnahmen weisen dagegen mit 280,1 Mio. € einen um 13,8 Mio. € geringeren Wert aus als im Vorjahr. Diese Verringerung der hvv-Pool-Einnahmen basierte dabei auf zwei gegenläufigen Effekten. Zum einen wurden Mindereinnahmen aufgrund der Einführung des 9-Euro-Tickets für die Monate Juni bis August erzielt, zum anderen konnten diese Mindereinnahmen durch die Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit die gestiegenen Verbundeinnahmen in den übrigen Monaten teilweise aufgefangen werden. Die Erhöhung der hvv Tarife zum 1. Januar 2022 um durchschnittlich 1,3% führte dagegen zu Mehreinnahmen, allerdings nur in vergleichweisem geringfügigem Ausmaß.

Die Erlöse aus der Weiterberechnung von Fahrzeug-, Personal- und Sachkosten erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 3,2 Mio. € auf 71,4 Mio. €. Die wesentlichen Ursachen hierfür waren gestiegene Weiterberechnungen an die Tochtergesellschaft FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG) für die Vermietung von Omnibussen (+2,8 Mio. €) sowie gestiegene Weiterberechnungen von Personal- und Sachkosten (+0,4 Mio. €).

Die aktivierten Eigenleistungen belaufen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 39,5 Mio. € und liegen damit um 6,0 Mio. € über dem Vorjahreswert in Höhe von 33,5 Mio. €. Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 177,7 Mio. € und überschreiten damit den Vorjahreswert in Höhe von 170,4 Mio. € um 7,3 Mio. €. Das ist auf die Zunahme erhaltener Zuschüsse um 1,5 Mio. € auf 137,3 Mio. € zurückzuführen, sowie einem Anstieg der gemeinsamen Erlöse um 2,9 Mio. € und Erträgen aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuwendungen über 3,6 Mio. €.

Die Gesamtleistung des Konzerns erhöhte sich im Berichtsjahr 2022 um 68,5 Mio. € auf 707,0 Mio. €.

Der Materialaufwand ist im Vorjahresvergleich um 17,8 Mio. € auf 227,8 Mio. € gestiegen. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen die für Gebäude und Grundstücke bezogenen Fremdleistungen für Infrastrukturmaßnahmen, gestiegene Dieselposten sowie erhöhte EDV-Kosten.

Die Personalaufwendungen sind mit 411,3 Mio. € im Vergleich zum Vorjahresniveau (377,5 Mio. €) um 33,8 Mio. € gestiegen. Die gestiegenen Personalkosten ergeben sich aufgrund von tariflich vereinbarten Entgeltsteigerungen gegenüber dem Vorjahr, sowie höhere Personalkosten aufgrund Neueinstellungen und den gestiegenen Aufwendungen für Sozialabgaben, Altersversorgung und Unterstützung im Geschäftsjahr 2022.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Jahr 2022 um 10,5 Mio. € auf 67,2 Mio. € gestiegen. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf gestiegene Kosten für sonstige Dienstleistungen, höhere Kosten für Beratung und Gutachter sowie Versicherungen.

Das Konzernjahresergebnis 2022 in Höhe von 8,4 Mio. € liegt um 7,7 Mio. € über dem Vorjahresergebnis mit 0,7 Mio. €. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 7,2 Mio. € auf -0,4 Mio. € gestiegen.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN liegt im Jahr 2022 mit 80,9% um 0,1 Prozentpunkte über dem entsprechenden Vorjahreswert (80,8%).

Jahresergebnisse im Konzern (Mio. €)	2022	2021	2020
Konzernjahresergebnis	8,4	0,7	0,5

Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN (%)	2022	2021	2020
Kostendeckungsgrad	80,9	80,8	84,7

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2022 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Investitionszuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2022	238,4 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-143,1 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-219,7 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 148,5 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2022	24,1 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2022 besteht aus liquiden Mitteln (+ 24,1 Mio. €).

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht aus Mitteln der Innenfinanzierung aufgebracht werden kann, grundsätzlich durch langfristiges Fremdkapital gedeckt. Zur Finanzierung von Investitionen hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2021 einen Green Bond in Höhe von 500,0 Mio. € mit einer Laufzeit bis Ende 2031 begeben. Es wurden im Jahr 2022 neue Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 20 Mio. € aufgebaut.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 848,6 Mio. €. Damit ergibt sich ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 116,4 Mio. € bzw. 12,1 %.

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

Die Zahlungsfähigkeit der Konzerngesellschaften war im Jahr 2022 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 2022 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 327,1 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 79,8 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einem Volumen von 259,3 Mio. € wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf Maßnahmen für den U-Bahn-Neubau (Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest, Linie U5 Ost) 79,7 Mio. € und auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 53,5 Mio. €. Größere Investitionen betrafen zudem den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltstellen mit 18,0 Mio. €, Brückenbauprojekte mit 14,9 Mio. €, Baumaßnahmen für die Linie U3 auf ihrem Südring mit 12,9 Mio. €, Oberbaumaßnahmen mit 11,8 Mio. € und die Erneuerung der U1-Stellwerke mit 11,0 Mio. €. Darüber hinaus wurden in den Neubau der Hallen 1/2c auf dem Betriebshof Barmbek 5,0 Mio. €, in den Ersatz der Kommunikationstechnik 4,9 Mio. € sowie in den Fahrstufenersatz 2,5 Mio. € investiert. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 60,3 Mio. € investiert, davon 31,1 Mio. € für Busbeschaffungen, 13,6 Mio. € in die Elektrifizierung von Busbetriebshöfen, 4,9 Mio. € für den Neubau des Betriebshofes Meiendorf sowie 4,7 Mio. € in die Erweiterung des Busbetriebshofes Hummelsbüttel.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 5,2 Mio. € investiert, unter anderem 1,4 Mio. € für die Ablösung/Erwerb von SAP-Lizenzen, 0,6 Mio. € in die Beschaffung von (Standard-)Hard- und Software, 0,5 Mio. € in die Abschaffung des fahrerbezogenen Fahrscheinverkaufs sowie 0,5 Mio. € für die Neugestaltung von Servicestellen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

	2022 Mio. €	2022 Anteil %	2021 Mio. €	2020 Mio. €
Investitionen der HOCHBAHN				
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
DT5	79,7	24,4	110,6	63,8
U-Bahn-Neubau U4	58,2	17,8	29,4	11,1
U-Bahn-Neubau U5	21,5	6,6	11,9	7,7
Neubau U-Bahn-Betriebshof Rübenkamp	0,4	0,1	0	0
U-Bahn-Werkstatt Billstedt	0,3	0,1	1,9	6,8
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	99,1	30,3	97,6	82,6
Zwischensumme U-Bahn	259,2	79,2	252,2	174,4
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	60,3	18,4	64,8	41,5
Zwischensumme Bus	60,3	18,4	64,8	41,5
Gemeinsame Anlagen	5,2	1,6	8,3	6,9
Finanzanlagen	2,4	0,7	2,2	1,6
Gesamtinvestitionen	327,1	100,0	327,5	224,4

Für das Jahr 2023 wird gemäß aktuellem Wirtschaftsplan mit einem deutlichen Anstieg der Investitionen auf etwa 532 Mio. € gerechnet. Der Schwerpunkt liegt hier vor allem in der Beschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen und weiteren lokal emissionsfreien Bussen.

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich zum 31. Dezember 2022 gegenüber dem Vorjahr um 71,6 Mio. € und damit um 3,1 % auf 2.371,6 Mio. € erhöht. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Investitionen ins Sachanlagevermögen sowie der zum Stichtag im übrigen Umlaufvermögen ausgewiesene Anteil des von der HOCHBAHN aufgenommenen Green Bonds, der noch nicht investiert wurde. Parallel dazu haben sich auf

der Passivseite der Bilanz die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aufgrund der Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns um 84,6 Mio. € erhöht.

Die Eigenkapitalquote ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 Prozentpunkte auf 3,2 % gestiegen.

	2022 Mio. €	2022 Anteil %	2021 Mio. €
Aktiva			
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	2.025,1	85,4	1.832,8
Finanzanlagen	19,7	0,8	17,3
	2.044,8	86,2	1.850,1
Vorräte	53,8	2,2	44,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	41,0	1,7	25,0
Flüssige Mittel	4,1	0,2	8,4
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	228,3	9,7	372,0
	327,2	13,8	449,9
Summe Aktiva	2.372,0	100,0	2.300,0
	2022	2022	2021
	Mio. €	Anteil %	Mio. €
Passiva			
Eigenkapital/Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung	76,3	3,2	68,5
Sonderposten für Investitionszuschüsse	387,4	16,3	292,9
Pensionsrückstellungen	82,4	3,5	83,2
Anleihen	500,5	21,1	500,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	849,0	35,8	965,0
	1.895,6	79,9	1.910,1
Übrige Rückstellungen	116,5	4,9	109,0
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	73,9	3,1	82,4
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	286,0	12,1	198,5
	476,4	20,01	389,9
Summe Passiva	2.372,0	100,0	2.300,0

2.4 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

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

Durch den eingeleiteten Paradigmenwechsel von einer bislang nachfrageorientierten Leistungsgestaltung hin zu einer konsequenten Ausweitung des Leistungsangebots wird sich die HOCHBAHN in den kommenden Jahren auf angebotsorientierte Leistungsindikatoren zur Unternehmenssteuerung konzentrieren.

2.5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern

Der durchschnittliche Personalbestand im HOCHBAHN-Konzern ist gegenüber dem Vorjahr um 62 Beschäftigte gestiegen.

	2022	2021
Vollzeitbeschäftigte	6.399 (5.494)	6.374 (5.512)
Teilzeitbeschäftigte	1.020 (694)	983 (637)
Auszubildende	179 (141)	171 (135)
	7.598 (6.329)	7.528 (6.284)

(In Klammern = Hamburger Hochbahn AG)

Tarifpolitik

Der tarifpolitische Schwerpunkt lag im Jahr 2022 in der Verhandlung und anschließenden Umsetzung eines neuen Entgeltsystems für den Bereich Technik. Im Ergebnis wurde hiermit das Entgelt der technisch-gewerblichen Mitarbeitenden um mindestens 4,78 %, durchschnittlich sogar um knapp 11 % gesteigert und damit ein Entgeltsystem mit weitestgehend marktüblicher Bezahlung erzielt.

Im Jahr 2023 standen zunächst Tarifverhandlungen zum Entgelttarifvertrag an. Diese Runde wurde geprägt durch die vorherrschende schwierige politisch-wirtschaftliche Gesamtlage, insbesondere infolge der substantiellen Verteuerung der Lebenshaltungskosten. Vor diesem Hintergrund wurde seitens der Gewerkschaft ver.di mit einer hohen Forderung (600 € Tabellenerhöhung bei einer Laufzeit von zwölf Monaten) auch eine hohe Erwartungshaltung hinsichtlich des Abschlusses erzeugt. Die Verhandlungen wurden von einem 24-stündigen Warnstreik begleitet. Im Ergebnis konnte mit ver.di eine Einigung über eine zweistufige Steigerung der Tabellenentgelte erzielt werden, zunächst um 4,5 % (mindestens 300 €) in der ersten Stufe ab Januar 2023 und in der zweiten Stufe um 3 % (mindestens 100 € ab dem 1. Januar 2024). Die Laufzeit des neuen Tarifvertrags beträgt 18 Monate bis zum 30. Juni 2024. Ferner werden ab 2023 die Jahressonderzahlung um 7,5 Prozentpunkte auf 87,5 % des monatlichen Tabellenentgelts erhöht und eine einmalige Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 1.500 € gezahlt (750 € für Mitarbeiter*innen in Teilzeit mit einem Teilzeitgrad unter 50 %).

Ferner werden die im Jahr 2019 vor dem Hintergrund der Pandemie-lage sowie der seinerzeit vorgehenden Verhandlungen zum Entgelt- und Manteltarifvertrag und zum Entgeltsystem Technik unterbrochenen Gespräche zum Entgeltsystemtarifvertrag im Jahr 2023 wieder aufgenommen.

Berufsausbildung / Duales Studium

Im Jahr 2022 hat die HOCHBAHN durchschnittlich 141 Auszubildende und dual Studierende in 22 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen ausgebildet - darunter auch zehn Auszubildende in Teilzeit. Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden beträgt insgesamt 26 %, im technisch-gewerblichen Bereich 16 %.

Die HOCHBAHN hat 2022 ihr Ausbildungsangebot um den Ausbildungsberuf „Servicefachkraft für Dialogmarketing“ in Kooperation mit der Beruflichen Schule für Medien und Kunst in Hamburg erweitert.

Es konnten zwei Auszubildende hierfür gewonnen werden, die ihre Ausbildung in Teilzeit absolvieren. Zusätzlich nahm die HOCHBAHN drei neue duale Studiengänge, Maschinenbau (HAW), Technische Informatik (FH Wedel) sowie Architektur (hs21) in ihr Portfolio auf.

Von den 41 Auszubildenden im Jahr 2022 wurden 34 (83 %) Auszubildende und dual Studierende nach Abschluss ihrer Ausbildung übernommen. Darunter wurden zwei Absolvent*innen als Beste des Jahrgangs in den Ausbildungsberufen Elektroniker*in für Geräte- und Systeme sowie Gleisbauer*in von der Handelskammer Hamburg geehrt.

Im November 2022 wurde die turnusgemäß alle zwei Jahre stattfindende Befragung der Auszubildenden durchgeführt, die seit 2014 fester Bestandteil des Qualitätssicherungssystems in der Berufsausbildung ist. Die Ergebnisse der Befragung wurden im Anschluss in Workshops mit den Auszubildenden gespiegelt, um geeignete Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Weiterbildung

Der Fachbereich Personalentwicklung und Berufsausbildung (PP3) hat die Digitalisierung der HOCHBAHN-Weiterbildung im Berichtsjahr 2022 weiter vorangetrieben. Dabei wurden 60 % von über 450 von BP3 verantworteten internen Seminaren und Entwicklungsmaßnahmen online durchgeführt. Mit den „Führungsimpulsen“ wurde zudem erfolgreich ein neues Lernformat eingeführt, in dem Führungskräfte kompakt und remote Anregungen für ihre Führungsarbeit erhalten. Darüber hinaus wurde das E-Learning-Angebot ausgeweitet, und zwar mittels der Bereitstellung von 18 weiteren webbasierten Trainings und Lernvideos zu Methoden-, Fach- und Compliance-Wissen im HOCHBAHN-Lernportal. Dabei ging auch das neue digitale Lernmodul „HOCHBAHN zum Einsteigen“ live, das nunmehr den Onboarding-Prozess bei der HOCHBAHN ergänzt.

Integration von Flüchtlingen

Nach dem erfolgreichen Start des Flüchtlingsprojekts in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017 hat die HOCHBAHN bis zum 31. Dezember 2022 insgesamt 103 der bislang 164 am Ausbildungsprogramm beteiligten Einwanderinnen und Einwanderer als Busfahrer*innen übernommen. Im Jahr 2023 wurde ein weiterer Ausbildungslehrgang mit 17 Teilnehmer*innen gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch im Jahr 2024 vorgesehen.

Neue Arbeitgebermarke

Um den sich auch künftig weiter verschärfenden Wettbewerb um qualifiziertes Personal am Arbeitsmarkt erfolgreich begegnen zu können, wird die bestehende Arbeitgebermarke der HOCHBAHN überarbeitet. Die neue Arbeitgebermarke wird zu einer „Arbeitnehmer*innen-Marke“ umgestaltet. Dies bedeutet, dass die Ansprache und Botschaften künftig noch stärker an den Bedürfnissen und aus der Perspektive der Arbeitnehmer*innen/Bewerber*innen heraus gestaltet werden. Damit unterscheidet sich die HOCHBAHN deutlich von ihren Wettbewerbern am Arbeitsmarkt. Dies wird zu mehr Aufmerksamkeit und einer höheren Attraktivität der Arbeitgebermarke HOCHBAHN führen.

Damit die Ansprache der Bewerber*innen möglichst zielgruppenspezifisch erfolgen werden kann, wurden Mitarbeitende in Fokusgruppen-Workshops sowie im Rahmen einer Marktforschung in die Gestaltung der neuen Marke mit eingebunden. Auf Basis der erarbeiteten Grundlagen werden ab 2023 sukzessive alle Personalmarketing-Medien und -Kanäle auf den neuen Markenauftritt umgestellt.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

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

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

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

3. 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. Darüber hinaus beinhaltet dieses Geschäftsfeld die ingenieurseitige Betreuung der neuen Antriebstechnologien im Busbereich für die HOCHBAHN.

Infrastrukturwerkstätten

Dieses Geschäftsfeld beinhaltet schwerpunktmäßig die Instandhaltung von infrastrukturellen Anlagen der HOCHBAHN. Das Jahr 2022 bleibt weiterhin geprägt von Restrukturierungsmaßnahmen, die nach Einstellung des Geschäfts mit Aufzugsanlagen für die HOCHBAHN im Jahr 2020 erforderlich wurden.

Die FFG erbringt ihre Leistungen an sieben Standorten:

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

Die im Berichtsjahr durchgeführten Investitionen betreffen im Wesentlichen Neuinvestitionen für Maschinen und maschinelle Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Die Fokussierung des Unternehmens auf eine kontinuierliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wurde, wie in den vergangenen Jahren, auch im Geschäftsjahr 2022 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-Chancen-Management-System (RCM) der HOCHBAHN eingebunden. Derzeit sind keine wesentlichen bestandsgefährdenden Risiken erkennbar.

Seit mehreren Jahren werden von der HOCHBAHN Busse mit verschiedenen neuen Antriebskonzepten erprobt. 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. Die weitere technische Entwicklung der Fahrzeuge, insbesondere im Hinblick auf emissionsfreie neue Antriebstechnologien und damit verbundener Möglichkeiten der Vermarktung des hierdurch erworbenen spezifischen Know Hows auf dem Drittmarkt, wird von der FFG somit unverändert als eine besondere Chance für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit verstanden. Insbesondere in der kombinierten Vermarktung der FFG-Kompetenzfelder „produktiver Werkstattbetrieb“ und „Konstruktion von Sonderwerkzeugen für Elektrobusse“ werden Marktchancen zur Erzeugung zusätzlicher Umsätze und Erträge gesehen.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung) von 1.681 T€ (Vorjahr 1.558 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 die Umsätze gegenüber dem Vorjahr deutlich steigern (inklusive Bestandsveränderung um T€ +2.255). Entsprechend konnte auch das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden (T€ +239). Aufgrund tariflich bedingter Preisanpassungen wurde auch bei der Sparte Technische Dienstleistungen das Umsatzniveau leicht gesteigert (T€ +1.154). Das Ergebnis verringerte sich gegenüber dem Vorjahr (T€ -307). Dasselbe gilt für die Abteilung Gebäudereinigung: das Umsatzvolumen wurde tariflich bedingt gegenüber dem Vorjahr leicht gesteigert (T€ +1.057), während das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr gesunken ist (T€ -83).

Die Umsatzrentabilität bezogen auf das Ergebnis vor Steuern liegt bei 2,8 % und damit um 1,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau.

Die Gesellschaft ist in das Risiko-Chancen-Managementsystem der HOCHBAHN einbezogen.

Für 2023 erwartet die TEREK, dass die Umsatzerlöse in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen werden. Die Modernisierungsarbeiten in Bezug auf Prozesse und Digitalisierung werden fortgesetzt. Da die kosten- seitige Restrukturierung aufgrund der strategischen Neuausrichtung abgeschlossen ist, rechnet die TEREK mit einem deutlich positiven operativen Ergebnis.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnis- abführung und Garantiedividende) von 1.142 T€ (Vorjahr 1.412 T€).

HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH

Aufgabe der Gesellschaft ist die Bereitstellung von Wohnungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN und deren Tochter- unternehmen. Die Gesellschaft verwaltet einen eigenen Bestand von 15 Gewerbeeinheiten und 2.041 Wohneinheiten, die für die Mitarbei- terinnen und Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns zur Verfügung stehen. Die Gesellschaft dient damit dem HOCHBAHN-Konzern als personalwirtschaftliches Instrument. Weiterhin soll die Gesellschaft durch angemessene Beteiligungserträge zur Verbesserung der wirt- schaftlichen Situation der HOCHBAHN beitragen.

Die auf Langfristigkeit und Nachhaltigkeit angelegte Politik der Gesellschaft konnte auch im Jahr 2022 unter den gegebenen Rahmenbedingungen fortgeführt werden. Diese stellt zum einen auf die Bereitstellung von Wohnraum zu einem günstigen Preis-Leistungs- Verhältnis, Substanzerhalt und Substanzverbesserung unter Beachtung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit und zum anderen auf die Erwirt- schaftung angemessener Beteiligungserträge für die HOCHBAHN ab.

Die Gesellschaft ist in das Risiko-Chancen-Management (RCM) des HOCHBAHN-Konzerns eingebunden. Existenzgefährdende Risiken sind gegenwärtig nicht erkennbar.

Der Anteil der länger als einen Monat leerstehenden Wohnungen 0,88 % beträgt (Vorjahr 0,41 %). Länger als drei Monate stehen 0,39 % (Vorjahr 0,09 %) der Wohnungen leer. Die Sollmieten konnten gegenüber dem Vorjahr um 139 T€ auf 12.186 T€ (Vorjahr 12.047 T€) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf Mieterhöhungen zurück- zuführen ist. Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresüberschuss vor Gewinnabführung von 1.064 T€ (Vorjahr 2.652 T€).

HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

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

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

Im Sicherheitsdienst sind 306.022 (Vorjahr: 345.361) Stunden geleis- tet worden und im Fahrkartenprüfdienst 130.992 (Vorjahr 121.426) Stunden. Von den im Sicherheitsdienst geleisteten Stunden entfallen 117.746 (Vorjahr: 132.768) Stunden auf die Grundlast und 188.276 (Vorjahr: 212.593) Stunden auf die Zusatzlast.

Das Risiko-Chancen-Management wird über die Risikoinventur abge- bildet und in regelmäßigen Abständen erstellt. Ein Hauptrisiko der zukünftigen Entwicklung besteht in der Reduzierung oder der Einstel- lung der Fördermittel der FHH.

Auf Grundlage bestehender Verträge werden der HHW entstehende Kosten über vereinbarte Stundensätze abgerechnet, wodurch ein Jahresüberschuss vor Gewinnabführung in Höhe von 7 T€ (Vorjahr: 58 T€) erzielt worden ist. Maßgeblichen Einfluss auf das Jahres- ergebnis haben die mit der HOCHBAHN vereinbarten Stundensätze, während die Zusatzlast für die FHH kostendeckend erbracht wird.

4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

4.1 Prognosebericht

Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 16. Dezember 2022 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2023.

Hamburg-Takt: Mobilitätswende erfordert Ausbau von Businfrastruktur und On-Demand-Verkehren

Ziel des Hamburg-Takts ist es, dass die Menschen in Hamburg möglichst oft, idealerweise ganz auf ihren privaten Pkw verzichten. Die Mobilität innerhalb Hamburgs soll im Sinne des Klimaschutzes einer lebenswerten Stadt klimaneutral, ressourcenschonend und platzsparend sein. Im Dezember 2022 hat der Hamburger Senat beschlossen, die Klimaschutzziele weiter zu verschärfen und hat sich nun bis 2030 das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 nicht mehr um 55 %, sondern um 70 % zu reduzieren. Im Jahr 2023 wird auf dieser Grundlage eine Zweite Fortschreibung des Klimaplanes erarbeitet.

Dass die Freie und Hansestadt Hamburg weiterhin auf einen verstärkten Ausbau des ÖPNV setzt, insbesondere in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts, wird durch die hohen geplanten Investitionen für die städtische Infrastruktur untermauert. Ferner besteht Konsens darüber, dass sowohl der Angebotsausbau für den Hamburg-Takt als auch die Umstellung beim Bus auf Elektromobilität zusätzliche Betriebsflächen erfordern. Zusätzlich zu den neu geplanten Busbetriebshöfen in Meiendorf und auf der Veddel werden deshalb weitere Flächen gesucht.

Neben den Maßnahmen zur Ausweitung des Busangebots hat die Integration von On-Demand-Angeboten eine neue Dynamik erreicht. Hintergrund ist die Ankündigung der Mobilitätsdienstleister MOIA, HOLON und ioki bis 2025 autonom fahrende Fahrzeuge in Hamburg als Angebot im ÖPNV zu platzieren und die Flotte bis 2030 auf bis zu 10.000 Shuttles auszuweiten. Mit dem autonomen On-Demand-Verkehr kann ein Angebot geschaffen werden, das sehr nah an den Vorzügen eines privaten Pkw orientiert ist und somit den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV noch attraktiver macht. Für die HOCHBAHN ist es daher von großer Bedeutung, die Maßnahmen beim Bus mit der Entwicklung beim autonomen On-Demand-Verkehr auszutarieren und in Einklang zu bringen.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Ein besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Schon im Jahr 2011 wurde daher ein Programm zum beschleunigten Ausbau durch die Freie und Hansestadt Hamburg initiiert. Bis Ende 2019 wurden in Rahmen des Programms zunächst 40 U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Die HOCHBAHN hat dieses Programm in den letzten drei Jahren nochmals deutlich beschleunigt, sodass zum Jahreswechsel 2022/2023 bereits 86 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut sind. Der Ausbaugrad beträgt somit 92 %.

Derzeit befinden sich mit den Haltestellen Alsterdorf und Hudtwalckerstraße zwei Haltestellen im barrierefreien Um- bzw. Ausbau. Im Zuge einer 13-wöchigen Betriebsunterbrechung im Sommer 2022 wurden die Baumaßnahmen an den Bahnsteigen umgesetzt. Die barrierefreie Inbetriebnahme dieser beiden Haltestellen ist für das Jahr 2023 vorgesehen.

Für die Haltestelle Meißberg liegt der Bescheid zur Plangenehmigung der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) vor. Die Vergaben der wesentlichen Gewerkeleistungen sind erfolgt. Der Baubeginn erfolgt Anfang 2023.

Die Entwurfsplanung für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Saarlandstraße ist abgeschlossen. Die Genehmigungsplanung wurde bis Anfang 2023 erstellt. Der Förderantrag für die Ausführung wurde bei der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) eingereicht. Der Baubeginn ist für 2024 vorgesehen.

Die Baumaßnahmen für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Sierichstraße wurden auf 2028 verschoben.

Netzentwicklung U-Bahn

Ein Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg ist es, den ÖPNV im Sinne des kundenzentrierten, bedarfs- und angebotsorientierten Konzepts künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Zum Jahreswechsel 2022/2023 waren die folgenden Netzerweiterungsmaßnahmen 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 komplett neuen Linie U5 von Bramfeld bis zu den Arenen im Volkspark

Für den Bau der neuen U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße auf dem östlichen Linienast der U-Bahn-Linie U3 zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße wurden der Förderantrag für die Planungsmittel der Grundlagenermittlung sowie die Vor- und Entwurfsplanung bewilligt. Entsprechende Aufträge wurden vergeben. Auf Grundlage der Vorentwurfsplanungen und der Ergebnisse der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung wurde die Entwurfsplanung im 3. Quartal 2022 fertiggestellt. Auf Grundlage der Entwurfsplanung wird derzeit die Haushaltsunterlage Bau durch die BVM erstellt. Mit der Genehmigungsplanung wurde Anfang 2023 begonnen.

Für die Verlängerung der Linie U4 zum Grasbrook erfolgt derzeit im Rahmen der Zuwendung vom April 2020 über 4,4 Mio.€ für die Leistung bis einschließlich zum Abschluss der Vorplanung die zweite Phase des Realisierungswettbewerbs für Ingenieure und Architekten. Die resultierende gestalterische und technische Vorplanungsvariante wird danach planerisch weiterverfolgt. Der Wettbewerbssieger bleibt voraussichtlich als Objekt- und Tragwerksplaner gebunden.

Alle Gutachter und Fachplanungsleistungen der Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung gemäß Honorarabrechnung für Architekten und Ingenieure) werden derzeit ausgeschrieben, vergeben bzw. befinden sich bereits in der Bearbeitung. Die vollständige Vorplanung soll bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Die Zuwendung für die Leistungsphasen 3 (Entwurf) und 4 (Genehmigungsplanung) wurde im November 2022 bei der BVM beantragt. Die Genehmigung des Antrags ist im Februar 2023 erfolgt. Unter der Voraussetzung einer bestehenden Finanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 sollen diese im Laufe des Jahres 2023 in den verschiedenen Fachplanungsbereichen starten. Der Wettbewerb sowie der Planungs- und Vergabefortschritt befinden sich im Plan.

Die Arbeiten zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest wurden im 4. Quartal 2022 planmäßig fortgeführt. Im ersten Abschnitt (Haltestelle Horner Rennbahn bis Kreuzungsbauwerk) wurden die Rohbauarbeiten fortgesetzt. Darüber hinaus konnten im Bereich der bereits neu hergestellten Anschlusstunnel östlich und westlich der neuen Haltestelle Horner Rennbahn die Baugruben wieder verfüllt werden. Der Neubau der Kita Sandkamp konnte planmäßig Mitte des

Jahres 2022 bezogen werden. Trotz der Lärmentwicklung und wechselnder Wegeführung infolge der Bautätigkeiten sind die Akzeptanz und das Interesse der Anwohnerschaft an dem Projekt weiterhin groß. Im zweiten Bauabschnitt (Kreuzungsbauwerk bis Endhaltestelle Horner Geest) sind die bauvorbereitenden Maßnahmen weitestgehend abgeschlossen. Im Bereich der neuen Haltestellen Horner Geest und Stoltenstraße haben die Arbeiten zur Baugrubenumschließung begonnen. Im Dezember 2022 wurde den beteiligten Behörden die Planung für die Umgestaltung der Manshardtstraße vorgestellt. Der Abschluss der Straßenplanung und die Versendung der Verschickungsunterlagen erfolgte im März 2023. Beim dritten Abschnitt (Kehranlage bis Burgstraße) konnte die dreiwöchige Betriebsunterbrechung im Oktober 2022 erfolgreich zum Einsetzen der Kehranlage genutzt werden. Die Restarbeiten erfolgten während der nächtlichen Betriebspausen bis Anfang 2023. Um die Dauer Streckenlänge des Schienenersatzverkehrs für die elfmonatige Sperrpause ab Mai 2023 zu minimieren, wurde vom 2. Januar bis zum 9. März 2023 westlich der Haltestelle Rauhes Haus eine doppelte Gleisverbindung eingebaut.

Die Planungen für den Neubau der insgesamt ca. 24 km langen vollständig neuen U-Bahn-Linie U5 sowie die vorbereitenden Arbeiten im Abschnitt Bramfeld – City Nord wurden im Berichtszeitraum fortgeführt. Der am 30. September 2021 erteilte Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den U5-Abschnitt Bramfeld – City Nord ist und war vollziehbar. Vorläufige gerichtliche Entscheidungen, die den Bau hemmen würden, sind weder ergangen noch zu erwarten, weil keine entsprechenden Antragsverfahren bei Gericht anhängig sind. Die große Mehrzahl der Klagen richtet sich nicht gegen das Vorhaben als Ganzes, sondern verfolgt partielle Ergänzungen oder Änderungen. Ende März 2023 waren noch sechs Klagen gegen den PFB anhängig. Nach derzeitiger Einschätzung sind alle Parteien verhandlungsbereit, sodass einvernehmliche Lösungen angestrebt werden.

Am 30. September 2022 wurde der erste Spatenstich zur U-Bahn-Linie U5 gefeiert, ein Jahr nach der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses für den Bauabschnitt Bramfeld – City Nord. Damit begann offiziell die nächste Stufe des Schnellbahnausbaus in Hamburg. Diverse bauvorbereitenden Arbeiten (u. a. Baumfällungen, Vorbereitung der zukünftigen Baustelleneinrichtungsfläche für den Schildvortrieb, Leitungsumlegungen im gesamten Streckenverlauf, Neubau eines Busüberliegers in der Heukoppel) wurden bereits im Jahr 2022 gestartet. Die Ausführungsplanungen wurden parallel fortgeführt und Vergabeverfahren für den erweiterten Rohbau (Generalunternehmer)

im Abschnitt Bramfeld – City Nord gestartet. Am 27. Dezember 2022 erfolgte die Auftragserteilung für den erweiterten Rohbau im Abschnitt City Nord – Sengelmannstraße (sogenannte Lose 1.1 und 1.2) an die Bietergemeinschaft Züblin/Wayss + Freytag. Die Vergabe des Loses 2 (Startschacht Sengelmannstraße bis Streckenende in Bramfeld) ist für 2023 vorgesehen. Ebenfalls gestartet wurde die Ausschreibung für die künftige Personenzuggeneration DT6-A sowie das Betriebsführungssystem der U-Bahn-Linie U5.

Infolge der aktuellen geopolitischen Lage mit erheblichen Preissteigerungen, Lieferschwierigkeiten und den damit verbundenen Marktunsicherheiten wird das Projektbudget für den Abschnitt Bramfeld – City Nord überschritten. Der Zuwendungsgeber wurde hierüber im 4. Quartal 2022 ausführlich informiert, sodass gemeinsam die weitere Vorgehensweise erarbeitet werden konnte. Dies beinhaltet die Nachbudgetierung des Projekts mit einer bürgerschaftlichen Drucksache im Jahr 2023.

Im Planungsabschnitt Linie U5 Mitte (City Nord – Innenstadt – Arenen) wurden die optimierten Vorplanungen im Hinblick auf Kosten und Bauablauf abgeschlossen und die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen im Abschnitt City Nord bis Jarrestraße (Projektname „U5.1000“) ausgeschrieben, vergeben und begonnen. Der Antrag auf Planfeststellung für den ersten Abschnitt der U5 Mitte ist im Jahr 2024 vorgesehen. Für den anschließenden Abschnitt von der Beethovenstraße bis zum Streckenende an den Arenen wurden 2022 Vorbereitungen zur Berücksichtigung von Planungsmitteln im Doppelhaushalt 2023/2024 abgeschlossen. Ende 2022 wurde ein entsprechender Zuwendungsantrag mit Mittelabruf in den Jahren 2023 bis Ende 2029 beim Zuwendungsgeber eingereicht. Aufgrund der aktuellen Lage (siehe oben) wird auch für diesen Abschnitt eine Nachbudgetierung erforderlich. Die Nachbudgetierung des Projekts soll im Jahr 2023 ebenfalls über eine bürgerschaftliche Drucksache parallel mit dem Abschnitt Bramfeld – City Nord erfolgen.

Für das Projekt Neubau U-Bahn-Linie U5 wurde eine umfassende Klimabilanzierung erarbeitet und am 13. September 2022 im Rahmen einer Landespressekonferenz vorgestellt. Darüber hinaus befassten sich im September und Oktober 2022 der bürgerschaftliche Verkehrsausschuss sowie die Fachausschüsse der betroffenen Bezirksversammlungen mit dem Thema Klimabilanz und dem aktuellen Planungsstand des Neubaus der Linie U5.

Der Antrag auf Bundesförderung (GVFG-Mittel) für die U-Bahn-Linie U5 wird weiter vorbereitet. Mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) konnte ein gemeinsames Verständnis über die wesentlichen Berechnungsparameter getroffen werden. Da die Überarbeitung der Verfahrensanleitung durch das BMDV erst am 1. Juli 2022 veröffentlicht wurde, kann die Einreichung eines GVFG-Antrag für den Abschnitt Bramfeld – City Nord erst in der ersten Jahreshälfte 2023 erfolgen.

Seit 1. Juni 2022 ist die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH als 100-prozentige-Tochtergesellschaft der HOCHBAHN im Namen und auf Rechnung der HOCHBAHN für die gesamte Planung- und Realisierung der U-Bahn-Linie U5 verantwortlich.

Projekt hvv switch

Zum Ende des Jahres 2022 verzeichnete die hvv switch App rund 320.000 Downloads und konnte damit ihren Stellenwert am Markt weiter ausbauen. Dazu beigetragen hat unter anderem die Erweiterung des Angebots um den Carsharing-Anbieter WeShare sowie den E-Scooter-Anbieter Voi. Weiterhin wurden die Zahlungsmöglichkeit via Kreditkarte eingeführt und das hvv-Ticket-Sortiment um die 5er-Tageskarte sowie temporär um das 9-Euro-Ticket erweitert. Außerdem konnte die Check in-/Be out-Funktionalität hvv Any in einem breiten Test erprobt und für den Marktstart weiter vorbereitet werden. Im Jahr 2022 wurden auch das Angebot an hvv switch Punkten kontinuierlich ausgebaut und die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur vorangetrieben.

Die für 2023 geplanten Aktivitäten fokussieren zum einen die Stärkung des Kerngeschäfts und zum anderen den Ausbau der ergänzenden Mobilitätsangebote und Services. Es ist geplant, den auf Smartphones basierten Vertrieb des Deutschlandtickets im hvv ausschließlich über die hvv switch App und die ihr zugrunde liegende digitale Vertriebsinfrastruktur abzuwickeln. Zudem soll im Jahr 2023 auch eine erste Version der sogenannten multimodalen Auskunft auf den Markt gebracht werden, die sowohl den ÖPNV als auch die ergänzenden Sharing-Dienste umfasst. Der offizielle Start von hvv Any ist für 2023 ebenso vorgesehen wie die breite Vermarktung des Mobilitätsbudgets für Unternehmen und ihre Mitarbeitenden. Darüber hinaus sollen weitere Mobilitätsanbieter in die hvv switch App integriert werden, unter anderem der Carsharing-Anbieter SHARE NOW.

Im Jahr 2023 ist für das Konzept hvv switch Punkt ein deutlicher Ausbau geplant. Dieser wird sich dann auch auf Standorte in weniger stark verdichteten Räumen erstrecken, um den Hamburger*innen auch dort zunehmend eine Carsharing-Nutzung zu ermöglichen. Im Frühjahr soll darüber hinaus am Hamburger Flughafen der dann größte hvv switch Punkt einschließlich umfangreicher Ladeinfrastruktur eröffnet werden.

E-Bus-System

Im Laufe des Jahres 2022 wurden 39 Elektrobusse in den Betrieb genommen, sodass der Bestand an Elektrobussen zum Jahresende auf gut 140 angewachsen ist. Im ersten Halbjahr 2023 werden 15 Solobusse und 15 Gelenkbusse aus der Beschaffung des Vorjahres ausgeliefert und an den Betrieb übergeben. Ab Juni soll dann die für 2023 geplante Anlieferung von 46 Solobussen und vier Gelenkbussen erfolgen. Die Flotte wächst im Laufe des Jahres 2023 auf einen Bestand von rund 220 Elektrobussen an.

Auf dem Betriebshof in Langenfelde wurde in der zweiten Jahreshälfte 2022 die bauliche Fertigstellung des ersten Bauabschnitts sowie die Inbetriebnahme des Netzanschlusses erreicht. Zeitnah wird auf dem Betriebshof Langenfelde eine Inbetriebnahme weiterer Ladepunkte erfolgen. Wie geplant sind kurz vor Ende des Jahres 2022 weitere 68 Ladepunkte auf dem Busbetriebshof in Hummelsbüttel in den Betrieb gegangen. Der Bauantrag für den Busbetriebshof in Meisdorf wurde Anfang 2022 eingereicht, eine Baugenehmigung wurde bis Ende des Berichtsjahres noch nicht erteilt.

Anfang April 2022 wurde bei der Förderbescheid des BMDV in Höhe von insgesamt 97,3 Mio. € für Busse, Ladeinfrastruktur sowie unterstützende Systeme an die HOCHBAHN übergeben. Diese Förderung deckt die Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturbeschaffung bis einschließlich 2025 ab.

Im KoLa-Projekt (Koordinierungsfunktion des Verteilnetzes und Lastmanagement für den elektrifizierten Personenverkehr) werden die Potenziale des zeitlich flexiblen Strombezugs zur Ladung der E-Busse der HOCHBAHN auf dem Betriebshof in Alsterdorf untersucht. Der entsprechende, positiv beschiedene Förderbescheid ist dem Unternehmen im Juli 2022 zugegangen. Demnach beteiligt sich der Bund zur Hälfte an anteiligen Projektkosten von 2,04 Mio. €, die für die HOCHBAHN anfallen. Der Projektstart ist planmäßig im Juli

2022 erfolgt. Darüber hinaus hat sich die HOCHBAHN im Rahmen dieses Projekts im Oktober 2022 einem Konsortium vorgestellt, um einen sogenannten Second-Life-Batteriespeicher bereitgestellt zu bekommen. Eine Entscheidung des Konsortiums dazu wird im Jahr 2023 erwartet.

Beschaffung U-Bahn-Fahrzeuge

Die Auslieferung der DT5-Fahrzeuge hat sich aufgrund von Engpässen in den Lieferketten verzögert. Die letzten drei Fahrzeuge wurde daher statt zum Jahresende 2022 erst Ende Januar 2023 angeliefert. In Summe verfügt die HOCHBAHN im Betrieb nunmehr aktuell wie geplant über 163 Fahrzeuge (entsprechend 489 Wagen) vom Typ DT5. Ende 2022 waren es 486 DT5-Wagen.

Der DT5 stellt neben dem DT4 (Ende 2022: 504 Wagen) den Grundstock der U-Bahn-Flotte dar. Die Generation der DT4-Fahrzeuge, deren erste Fahrzeuge bereits im Jahr 1989 in Betrieb genommen wurden, bewegt sich auf das Ende seiner Nutzungsdauer zu und steht ab Ende des laufenden Jahrzehnts nach einem Einsatz von dann rund 40 Jahren zur sukzessiven Ausmusterung an. Neben dem Ersatzbedarf für die DT4-Fahrzeuge werden zukünftig auch zusätzliche Fahrzeuge benötigt, zum einen für das Bestandsnetz (Linien U1 bis U4), insbesondere infolge von möglichen Angebotsausweitungen durch den Hamburg-Takt, und zum anderen für die geplante und im Bau befindliche U-Bahn-Linie U5.

Aus der Beschaffung für das Bestandsnetz und für die Linie U5 ergeben sich unterschiedliche Anforderungen. Die nächste Fahrzeuggeneration für die Linien U1 bis U4 wird wie gewohnt an beiden Enden mit einem Fahrerraum ausgestattet sein (DT6-F). Die neuartigen Fahrzeuge für die Linie U5 werden dagegen vollautomatisch betrieben und benötigen somit keinen Fahrerstand (DT6-A). Sie haben dadurch eine größere Fahrgastkapazität. Bereits 2020 wurde mit der Qualifikation der Bieter das Ausschreibungsverfahren gestartet. Die eigentlichen Ausschreibungsunterlagen (z.B. Vertrag mit Anlagen, Lastenheft mit Anlagen, Angebotsbedingungen) mit der Aufforderung zur Angebotsabgabe wurden im Oktober 2022 verschickt. Im Jahr 2023 erfolgt eine erste Auswertung der Angebote. Eine Vergabe des Rahmenvertrages und der Abruf der ersten beiden Lieferlose im Umfang von zusammen 48 Fahrzeugen ist für 2024 geplant.

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 2023 bis 2026 voraussichtlich 2,6 Mrd. € in Fahrzeuge, Netzerweiterungs- sowie Erneuerungsprojekte investieren. Unter Berücksichtigung von Zuschüssen ist mittelfristig eine Fremdkapitalaufnahme von über 1,5 Mrd. € geplant. Mit Blick auf den Zeitraum bis 2030 werden wahrscheinlich zusätzliche Investitionen in Milliardenhöhe notwendig sein.

Mit der Emission des Green Bonds im Februar 2021 hat die HOCHBAHN einen ersten Meilenstein zur Finanzierung des massiven zukünftigen Investitionsvorhabens sowie zur Diversifikation ihres Finanzierungsportfolios erreicht. Gestützt auf die erfolgreiche Begebung dieser Anleihe werden zukünftig weitere Emissionen grüner Finanzinstrumente angestrebt. Die Ratingagentur Fitch bestätigte in diesem Zusammenhang im Spätsommer 2022 die Bestnote AAA (Outlook Stable).

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung

Die im Folgenden dargestellte voraussichtliche Ergebnisentwicklung basiert auf dem am 16. Dezember 2022 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2023. Neben der Einführung des Deutschlandtickets wird zusätzlich weiterhin der russische Angriffskrieg in der Ukraine gravierende Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung haben. Eine aktualisierte Wirtschaftsplanung liegt derzeit nicht vor. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Ergebnis 2023 verweisen wir auf die Ausführungen im Risikobericht.

Für das Jahr 2023 ist demnach ein Fehlbetrag in Höhe von 388,0 Mio. € geplant. Hieraus abgeleitet ergeben sich ein EBITDA von -228,4 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 66,4 %. Die im Rahmen der Planungen ermittelte Ergebnisverschlechterung im Jahr 2023 im Vergleich zu 2022 resultiert vor allem aus der Tatsache, dass im Berichtsjahr aus den Bescheiden zum Rettungsschirm 2022 ein Ertrag in Höhe von 87,4 Mio. € verbucht werden konnte. Für 2023 wurde im Wirtschaftsplan dagegen kein entsprechender Effekt berücksichtigt. Darüber hinaus ergeben sich Kostensteigerungen aus der Beschaffung von ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen, aus der Elektrifizierung der Infrastruktur sowie aus Kostensteigerungen beim Personal, bei den Energiekosten sowie bei den Zinsen.

Für die Prognose weiterer finanzieller sowie nichtfinanzieller Indikatoren verweisen wir auf die Abschnitte 2.2 und 2.3.

4.2 Risiko- und Chancenbericht

Risiko- und Chancenmanagement

Die Identifikation, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken und Chancen, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben, sind im Risiko- und Chancenmanagement-System (RCM) der HOCHBAHN geregelt. Unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen sind die Grundlagen des RCM vom Vorstand der HOCHBAHN vorgegeben und dokumentiert und finden konzernweit Anwendung. Über die Ergebnisse der Inventuren werden Vorstand und Aufsichtsrat informiert.

Risiken und Chancen sind wie folgt definiert: Mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen negativen (Risiken) oder positiven (Chancen) Prognose- bzw. Zielabweichung führen können. Für den Umgang mit Unternehmenschancen und -risiken werden im Rahmen der Inventuren dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Eine Saldierung von Risiken und Chancen ist ausgeschlossen. Die Unternehmensrisiken und -chancen (operative

Risiken und Chancen) unterliegen einem Betrachtungszeitraum von zwölf Monaten. Sie werden mit ihrem Erwartungswert (= Auswirkungshöhe x Eintrittswahrscheinlichkeit) angegeben. Übergeordnete, mittelfristige Risiken bzw. Chancen (strategische Risiken bzw. Chancen) umfassen einen Zeithorizont von fünf Jahren. Die Bewertungsmethodik erfolgt in Analogie zu den Schwellenwerten für Eintrittswahrscheinlichkeiten und Höhe der Unternehmensrisiken.

Nachfolgend werden zunächst die Risiken und anschließend die Chancen des HOCHBAHN-Konzerns beschrieben sowie abschließend die Gesamt-Risiko- und Chancenposition zum Ende des Jahres 2022 erläutert. Risiken und Chancen, deren Eintrittswahrscheinlichkeit als unwahrscheinlich angegeben wird, werden unabhängig von der Auswirkungshöhe hier nicht erläutert. Gleiches gilt für mögliche Risiken mit einer schwachen Auswirkungshöhe.

Eine Zusammenfassung der Unternehmenschancen und Unternehmensrisiken ist der folgenden Darstellung zu entnehmen.

Anzahl Unternehmensrisiken und Anzahl Unternehmenschancen (...)		Erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit pro Geschäftsjahr		
		1 – unwahrscheinlich (<15 %)	2 – möglich (>15 % bis <75 %)	3 – wahrscheinlich (>75 % bis 100 %)
Erwartete Schadens- bzw. Chancenhöhe in Mio. €	1 – schwach (bis 5 Mio. €)	24 (0)	28 (2)	6 (2)
	2 – mittel (ab 5 bis 10 Mio. €)	5 (0)	1 (0)	1 (1)
	3 – hoch (ab 10 Mio. €)	2 (0)	2 (0)	1 (0)

Risikoberichterstattung

Lokale/regionale/nationale/EU-Politik

Die beschlossene Einführung des Deutschlandtickets ist ein Meilenstein in der bundesweiten Tariflandschaft und stellt für die Verkehrsverbünde und ÖPNV-Unternehmen eine enorme Herausforderung dar, die sowohl Chancen als auch Risiken in sich birgt. Das jetzige hvv Szenario unterstellt, dass Preisabsenkungen für Abonnenten und Semesterticket sowie anderer Tarife auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg mit den angekündigten Bundesmitteln und Eigenmitteln der Freien und Hansestadt Hamburg ausgeglichen

werden können. Ein Einnahmen- und Ergebnisrisiko besteht für den Fall, wenn dieser Ausgleich nicht vollumfänglich gelingt. Insgesamt beträgt der Erwartungswert für beschriebenen Risiken 5,1 Mio. € (Kategorie: wahrscheinlich/mittel).

Pandemien

Aus heutiger Sicht ist kein wesentlicher Anstieg des Corona-Pandemiegeschehens zu erwarten und grundsätzlich hat die HOCHBAHN sich operativ auf die Folgen der Pandemie eingestellt. Dennoch bleiben in der mittelfristigen Betrachtung Risiken bestehen, die aus neuen

Pandemien resultieren könnten. Neben Einnahmerückgängen zeigten sich die pandemischen Folgen insbesondere in erhöhten Personalkosten durch den Anstieg der Fehlzeitenquote im Betrieb bzw. auf Schlüsselpositionen sowie Mehrkosten in der Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen, inklusive etwaigem Zeitverzug. In Abhängigkeit des Ausmaßes einer erneuten Pandemie werden die Auswirkungen als möglich und hoch eingeschätzt.

Strategieumsetzung Mobilitätswende 2030 und Klimaneutralität 2030

Im Zuge der vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossenen Mobilitätswende wurde ein Bündel von Maßnahmen erarbeitet, um mehr Anwohnerinnen und Anwohner zum Umstieg vom mobilen Individualverkehr auf den ÖPNV zu bewegen. Hierzu gehören ein verbessertes, kundenorientiertes Verkehrsangebot bzw. dessen Erreichbarkeit. Ferner ist die Entwicklung neuer autoarmer Quartiere geplant sowie deren Erschließung durch Bus- oder U-Bahnanbindung. Weitere Bausteine sind Förderung der Mikromobilität als Last-Mile-Angebot in Ergänzung zum ÖPNV, Stärkung des Umweltverbundes sowie ein umfangreicheres, in hmv switch integriertes Ridesharing-Angebot. Die Umsetzung hängt von den durch die Freie und Hansestadt Hamburg bereitgestellten Mitteln ab. Daher besteht mittelfristig das Risiko, dass infolge von unzureichend zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln klimapolitische Ziele zumindest teilweise nicht erreicht werden können. Durch eine mangelnde Anzahl an Betriebshofflächen können ebenfalls mittelfristige Auswirkungen in Bezug auf die für die Mobilitätswende erforderlichen nachfrage- und angebotsorientierte Maßnahmen entstehen. Die Auswirkungen auf die Strategieerreichung werden mit möglich und hoch eingestuft.

Beschaffungs- und Lieferantenmanagement

Seit Beginn des russischen Angriffskriegs in der Ukraine haben sich die Energiepreise für zentrale Betriebsstoffe wie Diesel und Strom an den Börsen deutlich verteuert. Hinzu kommt eine erhebliche Volatilität der Preise, die tagesaktuell von politischen Nachrichten beeinflusst werden. Aufgrund der Einkaufspolitik sieht sich die HOCHBAHN bei der Strombeschaffung allerdings nicht kurz-, sondern mittelfristigen Risiken ausgesetzt. Kurzfristige Unsicherheiten verbleiben dagegen bei der Dieselbeschaffung. Hier schlagen die Preisveränderungen aufs Unternehmensergebnis durch. Auch die Beschaffung von Stahl und Beton als zentrale Bestandteile langfristiger Erneuerungs- und Bauprojekte sowie von Elektro- und Elektronikkomponenten für den

Bus- und U-Bahnbetrieb unterliegen einem Preisrisiko. Verstärkt werden kann dieses Risiko durch eine starke Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten, z. B. aufgrund technischer Vorgaben für Elektro- und Elektronikkomponenten für Busse und U-Bahnen. Lieferkettenstörungen, z. B. infolge geopolitischer oder pandemischer Krisen, können im Extremfall zu Störungen im Betrieb oder zu Projektverzögerungen führen. Aufgrund der vorgenommenen Einkaufs- und Bevorratungsstrategie besteht das Risiko jedoch vor allem bei außergewöhnlichen Vorkommnissen.

Im Bereich des Beschaffungs- und Lieferantenmanagements beträgt der Erwartungswert der aufgeführten Risiken 17,5 Mio. € (Kategorie: möglich/hoch). Im mittelfristigen Betrachtungszeitraum besteht das mögliche Risiko weiter steigender Beschaffungspreise für Betriebsstoffe (inklusive Strom). Dies hätte eine mittlere Auswirkung auf die Ergebnisentwicklung.

Projekt- und Investitionsrisiken

Bei großen, mehrjährigen Bauvorhaben wie der U5 oder U4 kann es aufgrund von Preissteigerungen von Baumaterialien und Bauleistungen, Projektverzögerungen oder geänderten Anforderungen zu erhöhten Investitionskosten kommen. Sofern die Förderung der Projekte nicht sämtliche Kosten abdeckt, ist es möglich, dass sich dadurch mittelfristig ein erhebliches Finanzierungsrisiko ergibt.

Belegschaft

Ende 2022 endete die Bindungsfrist des aktuellen Tarifvertrags. Es wurde zwischenzeitlich ein neuer Tarifvertrag mit Gültigkeit bis 30.06.2024 geschlossen. Angesichts der allgemeinen Kostenentwicklung und bestätigt um Tarif- und Entgeltanpassungen in anderen Unternehmen ist davon auszugehen, dass die Tarifverhandlungen im Jahr 2023 zu einem deutlichen Anstieg des Personalkostenniveaus führen. Weiter können Mehrkosten durch Beeinträchtigungen der operativen Betriebsabläufe aufgrund nicht hinreichender Qualifikation von Fach- und Schlüsselpersonal entstehen. Die hier dargestellten Risiken aus dieser Kategorie werden insgesamt mit einem Erwartungswert von 20,5 Mio. € bewertet (Kategorie: wahrscheinlich/hoch; wahrscheinlich/schwach).

Auch mittelfristig können Beeinträchtigungen im operativen Ablauf aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Fach- und Schlüsselpersonal entstehen, z. B. bedingt durch den demografischen Wandel,

eine verschlechterte Attraktivität als Arbeitgeber oder ein zu geringes Gehaltsniveau, wenn die Rekrutierung der notwendigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen nicht im ausreichenden Maße gelingen sollte. Das Risiko wird als möglich mit einer mittleren Auswirkung eingestuft.

Finanzierung

Die lange Periode des nahezu Nullzinsniveaus wurde im Jahr 2022 beendet. Auch für 2023 werden weitere Leitzinserhöhungen durch die Europäische Zentralbank erwartet. Die Anhebung des Leitzinses wird für die HOCHBAHN zu einer Verteuerung künftiger Re- und Neufinanzierungen führen. Dies betrifft bereits die für das Frühjahr 2023 geplante Aufnahme neuer Fremdmittel. Auf bestehende langfristige Finanzierungsvereinbarungen hat die Anhebung erst im Zuge der Anschlussfinanzierung eine Auswirkung. Vor diesem Hintergrund wird das Finanzierungsrisiko kurzfristig mit 3,6 Mio. € beziffert (Kategorie: möglich/mittel); mittelfristig und wahrscheinlich.

IT-Sicherheit

Seit dem Beginn des russischen Angriffskriegs in der Ukraine ist ein Anstieg von Cyber-Angriffen in Deutschland zu verzeichnen. Aktuelle Einschätzungen gehen davon aus, dass mindestens jedes zweite Unternehmen in Deutschland bereits einmal attackiert wurde. Als Unternehmen der kritischen Infrastruktur mit hohem Bekanntheitsgrad in der Metropolregion Hamburg könnte die HOCHBAHN als bevorzugtes Ziel für einen Angriff in Frage kommen. Aufgrund der veränderten Risikolage hat die HOCHBAHN ein entsprechendes wesentliches Risiko in die Inventur einbezogen und deren mögliche Folgen aus räuberischer Erpressung, Datenverlust etc. aus Cyber-Angriffen mit 23 Mio. € bewertet (Kategorie: wahrscheinlich/hoch).

Operative Sicherheit

Terroristische Anschläge und Sabotagevorfälle nehmen in Zeiten einer geopolitisch zunehmend angespannten Lage zu. Als Teil der kritischen Infrastruktur ist auch die HOCHBAHN nicht gefeit vor kriminellen, suizidalen oder terroristischen Ereignissen bzw. Sabotage. Dies kann für die HOCHBAHN zu einem Reputations- und Ausfallsrisiko des Betriebs führen, das für möglich mit mittlerem Ausmaß bewertet wird.

Chancenberichterstattung

Die Chancen der HOCHBAHN werden analog zu den Risiken differenziert betrachtet als Unternehmenschancen mit möglichen Auswirkungen innerhalb der nächsten zwölf Monate und als strategische Chancen mit mittelfristigen Auswirkungen.

Kunden, Nachfrage und Einnahmen

Der Erfolg des 9-Euro-Tickets im Jahr 2022 zeigt, dass die Attraktivität des ÖPNV durch ein kostengünstigeres und verbundübergreifendes Ticket gesteigert werden konnte. Insofern besteht auch für die beschlossene Einführung des ab 1. Mai 2023 deutschlandweit gültigen Deutschlandtickets die Chance, das Mobilitätsverhalten dauerhaft zugunsten des Umweltverbundes zu verändern somit zu einer Nachfragesteigerung. Der Erwartungswert im kurzfristzeitraum liegt bei rund 4,5 Mio. €. Perspektivisch wird von einer möglichen Chance mit hoher Auswirkung ausgegangen.

Strategieumsetzung Mobilitätswende

Mit der Zweiten Fortschreibung des Klimaplanes im Dezember 2022 hat der Senat die geplanten Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2030 (-70 %) und 2045 (Klimaneutralität) noch einmal erheblich verschärft. Die HOCHBAHN trägt mit der Umstellung der Busflotte auf lokal emissionsfreie Antriebe und dem Ansatz integrierter Mobilitätslösungen zu einem wesentlichen Teil zur Erreichung dieser Zielsetzungen bei und nutzt die Chance, sich noch deutlicher im Markt zu positionieren.

Auch der tiefgreifende Wandel der Mobilitätskultur erhöht zunehmend die Attraktivität eines integrierten ÖPNV. Das Bewusstsein in der Bevölkerung für nachhaltige Mobilitätsentscheidungen und Umweltschutz steigt. Damit wächst auch das Interesse an emissionsfreier Fortbewegung und geteilten Mobilitätsangeboten. Die Energiekrise infolge des russischen Angriffskriegs in der Ukraine und hohe Inflationsrate verstärken diese Entwicklung.

Für die HOCHBAHN bietet die fortschreitende Digitalisierung die Chance, neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen und bestehende durch attraktive Angebote und Dienstleistungen zu halten. Wünsche und Anforderungen der Fahrgäste können genauer ermittelt werden, beispielsweise durch die Analyse von eTicket-Verkäufen und deren Nutzung. Außerdem können Arbeitsprozesse effizienter gestaltet und dadurch Kosten gespart werden.

Der technologische Fortschritt ermöglicht zudem, dass sich insbesondere On-Demand- und Sharing-Modelle etablieren und verbreiten. Mit der Einführung neuer Technologien und der Erprobung von Innovationsprojekten wie dem autonomen Fahren treibt die HOCHBAHN die zukunftsfähige Mobilität voran. Die HOCHBAHN erwartet, dass neue attraktive Mobilitätsangebote und die zunehmende Vernetzung der Mobilität die Barrieren beim Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV abbauen werden.

Während sich neue Technologien und Trends auf dem Mobilitätsmarkt rasant entwickeln, wächst vor allem die Bereitschaft der Politik, verstärkt in den Ausbau des ÖPNV und die Grunderneuerung der Infrastruktur zu investieren. Beschleunigte Planverfahren, höhere Förderquoten, ein stärkerer Mittelaufbau sowie zahlreiche Projekte zur Förderung des Umweltverbundes sind nur einige Bestandteile des gemeinsamen Handelns von Bund, Stadt und Verkehrsunternehmen auf dem Weg zur Mobilitätswende.

Durch den voraussichtlich auch zukünftig stetigen Nettozuzug 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 und eine Erhöhung des entsprechenden Anteils am Modal Split des Personennahverkehrs. Eng verzahnt mit der Wohnungspolitik des Senats 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 Kunden gewonnen sowie neuartige Mobilitätskonzepte erprobt werden. Schließlich werden mit dem Ausbau der U-Bahn-Linie U4 zur Horner Geest und auf den Kleinen Grasbrook sowie dem Neubau der U-Bahn-Linie U5 weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit besser erreichbar.

Insgesamt wird die perspektive Auswirkung der dargestellten Chancen bei einer wahrscheinlichen Eintrittswahrscheinlichkeit als hoch eingestuft.

Zusammenfassende Risiko- und Chancenposition

Im Jahr 2022 wurden zwei RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Ad-hoc-Meldungen für unerwartet aufgetretene wesentliche Risiken gab es nicht. Die kurzfristige Gesamtrisikoposition beträgt 94,0 Mio. € für den Gesamtkonzern (inkl. Beteiligungen), die der Chancen 4,5 Mio. € für den Gesamtkonzern. Wie im Vorjahr bestehen zentrale Risiken in der Beschaffung von Waren und Dienstleistungen sowie in der Veränderung von Zinsen. Entsprechend der allgemeinen Entwicklung sind zunehmend Personal- und IT-Risiken von Relevanz. Die Erfahrungswerte aus der Corona-Krise wurden übertragen auf die allgemeine Möglichkeit eines erneuten pandemischen Geschehens. Strategische Chancen überwiegen in Anzahl und Umfang den operativen Chancen.

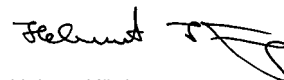
Die identifizierten Risiken haben weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen existenzbedrohenden Charakter für die HOCHBAHN. Auch mittelfristig sind aus heutiger Sicht keine Entwicklungen erkennbar, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können.

Hamburg, den 31. März 2023

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Henrik Falk



Helmut König



Jens-Günter Lang

KONZERNABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	29
KONZERNBILANZ	30
KONZERN-ANLAGENSPIEGEL	32
KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL	34
KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG	36
KONZERNANHANG	37

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

€	Anhang	2022	2021
1. Umsatzerlöse	(14)	488.057.589,26	432.986.627,42
2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		1.662.516,10	1.664.390,26
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		39.506.902,52	33.481.292,07
4. Sonstige betriebliche Erträge	(15)	177.737.788,87	170.376.866,02
5. Gesamtleistung		706.964.796,75	638.509.175,77
6. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		112.518.735,49	93.304.900,89
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		115.292.050,73	116.743.052,15
		227.810.786,22	210.047.953,04
7. Personalaufwand	(16)		
a) Löhne und Gehälter		335.720.623,00	312.441.843,41
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		75.605.078,90	65.104.629,38
		411.325.701,90	377.546.472,79
8. Abschreibungen	(17)		
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		139.620.894,72	120.941.331,90
b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten		0,00	104.963,51
		139.620.894,72	121.046.295,41
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	67.206.236,31	56.758.199,83
10. Beteiligungsergebnis	(19)	991.966,39	1.169.555,98
11. Zinsergebnis	(20)	-13.408.214,20	-21.023.297,06
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		0,00	1.689.159,72
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-87.059,65	-98.354,17
14. Ergebnis nach Steuern		-151.502.129,86	-148.531.000,27
15. Sonstige Steuern		-2.052.367,98	-1.269.436,89
16. Erträge aus Verlustübernahme		161.973.356,54	150.496.740,63
17. Konzernjahresüberschuss		8.418.858,70	696.303,47
18. Gewinnanteile anderer Gesellschafter	(21)	-467.624,35	-528.291,66
19. Konzernverlustvortrag aus dem Vorjahr		-108.091.669,94	-108.261.328,42
20. Entnahmen aus anderen Konzerngewinnrücklagen		1.363,97	1.646,67
21. Konzernbilanzverlust		-100.139.071,62	-108.091.669,94

Konzernbilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2022

AKTIVA €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
A. Anlagevermögen	(5)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		6.549.015,00	4.691.875,00
2. Geleistete Anzahlungen		10.591.662,60	20.127.773,86
		17.140.677,60	24.819.648,86
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		464.772.923,27	426.724.110,58
2. Technische Anlagen und Maschinen		1.226.295.734,85	1.136.535.238,85
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		37.833.346,03	37.426.813,03
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		279.021.049,28	207.260.883,58
		2.007.923.053,43	1.807.947.046,04
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		1.944.215,31	1.894.215,31
2. Ausleihungen an assoziierten Unternehmen		76.712,16	76.712,16
3. Sonstige Beteiligungen		117.612,09	117.612,09
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		17.558.369,04	15.201.966,69
		19.696.908,60	17.290.506,25
		2.044.760.639,63	1.850.057.201,15
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		45.878.485,58	38.201.616,25
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen		7.877.999,42	6.249.021,90
3. Geleistete Anzahlungen		12.445,25	0,00
		53.768.930,25	44.450.638,15
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(6)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		40.991.175,63	24.950.231,22
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		3.729.058,77	1.638.811,35
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		3.000.097,15	2.290.090,61
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		191.033.459,05	338.607.276,45
5. Sonstige Vermögensgegenstände		25.286.223,86	20.326.009,98
		264.040.014,46	387.812.419,61
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		4.052.113,99	8.435.393,73
		321.861.058,70	440.698.451,49
C. Rechnungsabgrenzungsposten		4.965.251,54	9.269.014,03
		2.371.586.949,87	2.300.024.666,67

PASSIVA €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(7)	88.938.200,00	88.938.200,00
II. Kapitalrücklage		73.050.144,94	73.050.144,94
III. Gewinnrücklagen	(8)		
1. Gesetzliche Rücklage		4.124.005,57	4.124.005,57
2. Andere Gewinnrücklagen		9.399.078,57	9.400.442,54
		13.523.084,14	13.524.448,11
IV. Konzernbilanzverlust	(9)	-100.139.071,62	-108.091.669,94
V. Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter		969.274,59	1.029.941,90
		76.341.632,05	68.451.065,01
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	(10)	387.357.764,91	292.921.735,22
C. Rückstellungen	(11)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		82.431.456,00	83.230.826,00
2. Sonstige Rückstellungen		116.535.168,99	109.001.686,57
		198.966.624,99	192.232.512,57
D. Verbindlichkeiten	(12)		
1. Anleihen		500.530.821,92	500.530.821,92
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		848.605.088,37	965.014.639,36
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		1.390.040,00	1.312.494,50
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		73.944.392,97	82.350.285,51
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		260.439.649,47	175.872.564,29
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		401,20	0,00
7. Sonstige Verbindlichkeiten		23.302.420,16	20.728.236,12
		1.708.212.814,09	1.745.809.041,70
E. Rechnungsabgrenzungsposten		650.974,38	553.172,72
F. Passive latente Steuern	(13)	57.139,45	57.139,45
		2.371.586.949,87	2.300.024.666,67

Konzern-Anlagenspiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2022

T€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand 31.12.2022
	Stand 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	40.899	2.809	568	961	44.101
2. Geleistete Anzahlungen	20.128	3.193	0	-12.729	10.592
	61.027	6.002	568	-11.768	54.693
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	801.255	28.821	306	39.831	869.601
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenrüstung und Sicherungsanlagen	536.399	14.476	2.887	32.654	580.642
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.402.911	83.152	17.368	30.702	1.499.397
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	144.301	7.266	2.674	14.778	163.671
	2.884.866	133.715	23.235	117.965	3.113.311
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	168.406	10.334	4.754	4.055	178.041
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	207.261	182.250	238	-110.252	279.021
	3.260.533	326.299	28.227	11.768	3.570.373
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verb. Unternehmen	1.894	50	0	0	1.944
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	76	0	0	0	76
3. Sonstige Beteiligungen	118	0	0	0	118
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	15.202	2.469	112	0	17.559
	17.290	2.519	112	0	19.697
	3.338.850	334.820	28.907	0	3.644.763

			Abschreibungen		Restbuchwerte	
Stand 01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2022	Stand Vorjahr	
36.207	1.904	559	37.552	6.549	4.692	
0	0	0	0	10.592	20.128	
36.207	1.904	559	37.552	17.141	24.820	
374.531	30.596	299	404.828	464.773	426.724	
338.062	18.547	2.822	353.787	226.855	198.337	
530.073	65.557	17.169	578.461	920.936	872.838	
78.941	8.883	2.658	85.166	78.505	65.360	
1.321.607	123.583	22.948	1.422.242	1.691.069	1.563.259	
130.979	13.896	4.667	140.208	37.833	37.427	
0	238	238	0	279.021	207.261	
1.452.586	137.717	27.853	1.562.450	2.007.923	1.807.947	
0	0	0	0	1.944	1.894	
0	0	0	0	76	76	
0	0	0	0	118	118	
0	0	0	0	17.559	15.202	
0	0	0	0	19.697	17.290	
1.488.793	139.621	28.412	1.600.002	2.044.761	1.850.057	

Konzern-Eigenkapitalspiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

€	Gezeichnetes Kapital		Rücklagen		Konzernbilanzverlust am 01.01
	Stammaktien	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Summe	
Stand am 1.1.2021	88.938.200,00	73.050.144,94	13.526.094,78	86.576.239,72	-108.261.328,42
Ausschüttung					
Gewinnanteil Vattenfall Europe New Energy GmbH Vorjahr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Veränderungen					
Aufzinsung/Auflösung von Einzelwertberichtigung HSG	0,00	0,00	-1.646,67	-1.646,67	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.12.2021	88.938.200,00	73.050.144,94	13.524.448,11	86.574.593,05	-108.261.328,42
Stand am 1.1.2022	88.938.200,00	73.050.144,94	13.524.448,11	86.574.593,05	-108.091.669,94
Ausschüttung					
Gewinnanteil Vattenfall Europe New Energy GmbH Vorjahr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Veränderungen					
Aufzinsung/Auflösung von Einzelwertberichtigung HSG	0,00	0,00	-1.363,97	-1.363,97	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.12.2022	88.938.200,00	73.050.144,94	13.523.084,14	86.573.229,08	-108.091.669,94

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	-108.261.328,42	67.253.111,30	918.795,34	0,00	918.795,34	68.171.906,64
0,00	0,00	0,00	-417.145,10	0,00	-417.145,10	-417.145,10
1.646,67	1.646,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
168.011,81	168.011,81	168.011,81	0,00	528.291,66	528.291,66	696.303,47
169.658,48	-108.091.669,94	67.421.123,11	501.650,24	528.291,66	1.029.941,90	68.451.065,01
0,00	-108.091.669,94	67.421.123,11	1.029.941,90	0,00	1.029.941,90	68.451.065,01
0,00	0,00	0,00	-528.291,66	0,00	-528.291,66	-528.291,66
1.363,97	1.363,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7.951.234,35	7.951.234,35	7.951.234,35	0,00	467.624,35	467.624,35	8.418.858,70
7.952.598,32	-100.139.071,62	75.372.357,46	501.650,24	467.624,35	969.274,59	76.341.632,05

Konzern-Kapitalflussrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

T€	2022	2021
Periodenergebnis vor Verlustübernahme	-153.554	-149.800
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Gegenstände des Sachanlagevermögens	139.621	120.941
- Auflösung Sonderposten für Investitionszuschüsse	-19.378	-15.791
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	6.734	-20.736
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-776	2.306
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	494	1.467
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-91.242	-78.654
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-39.432	-7.230
+/- Zinsaufwendungen, saldiert mit Zinserträgen	13.408	21.554
- Sonstige Beteiligungserträge	992	1.170
+/- Ertragsteueraufwand/ -ertrag	87	98
-/+ Ertragsteuerzahlungen	-98	-78
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-143.145	-124.753
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	-332.299	-328.704
+ Einzahlungen aus Zuschüssen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	113.814	74.786
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-2.519	-2.205
+ Einzahlungen aus erhaltenen Anzahlungen	1.312	1.175
+ Erhaltene Zinsen	16	11
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-219.676	-254.937
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	0	493.390
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)krediten	20.000	0
- Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)krediten	-116.410	-98.459
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-468	-417
Veränderung Liquiditätskonto HGV	96.970	10.250
Verlustübernahme durch die HGV		
laufende unterjährige Abschlagsrechnungen	285.920	243.060
verbleibender Übernahmebetrag des Vorjahres	-123.947	-92.563
- Gezahlte Zinsen	-13.628	-17.921
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	148.438	537.340
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-214.383	157.650
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	238.435	80.785
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	24.052	238.435

Der Finanzmittelfonds setzt sich aus kurzfristig verfügbaren liquiden Mitteln zusammen. Dies beinhaltet auch die noch verbleibenden Mittel aus der Begebung des Greenbond in Höhe von € 20,0 Mio., die bei der FHH angelegt wurden und kurzfristig verfügbar sind.

Konzernanhang zum 31. Dezember 2022

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

(1) Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss 2022 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 Anlagenpiegel der HOCH-BAHN 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 sieben Beteiligungsgesellschaften, die in der Übersicht über den Anteilsbesitz dargestellt sind. Die im Geschäftsjahr 2022 neu gegründete HOCHBAHN U5 Projekt GmbH wurde erstmalig in den Konsolidierungskreis mit aufgenommen. Die Konsolidierung erfolgte nach der Neubewertungsmethode unter Anwendung des DRS 23.

Die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG AG) hat einen Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) als Muttergesellschaft der HOCHBAHN. Die HOCHBAHN hat deshalb auf die Einbeziehung der HADAG AG und der HADAG GmbH als deren Tochtergesellschaft in den Konzernabschluss verzichtet, da gemäß §296 Abs. 1 Nr. 1 HGB erhebliche und andauernde Beschränkungen der Rechte des Mutterunternehmens in Bezug auf das Vermögen oder die Geschäftsführung dieser Unternehmen vorliegen.

Sechs weitere Beteiligungsgesellschaften, an denen die HOCHBAHN mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, werden wegen untergeordneter Bedeutung gemäß §296 Absatz 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.

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. Selbsterstellte Vorräte sind zu Herstellungskosten einschließlich Gemeinkostenzuschlägen auf Löhne und Materialien bewertet worden. Für erkennbare Wertminderungen wurden angemessene Wertabschläge vorgenommen. Die Waren sind zum Festwert bewertet.

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

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

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 15 Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 1,78 % p.a. (Vorjahr 1,87 % p.a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,75 % p.a. (Vorjahr 2,75 % p.a.), der erwartete Rententrend mit 1,50 % p.a. (Vorjahr 2,50 % 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 Erfüllungsbetrages angesetzt. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,75 % p.a. (Vorjahr 2,75 % p.a.) berücksichtigt. Für die übrigen Preis- und Kostensteigerungen wurden 1,50 % p.a. (Vorjahr 1,50 % p.a.) angesetzt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß §253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen der letzten sieben Jahre zwischen 0,52 % p.a. (Vorjahr 0,34 % p.a.) und 1,44 % p.a. (Vorjahr 1,35 % p.a.) abgezinst. In den sonstigen Rückstellungen sind auch Rückstellungen nach §249 Abs. 2 HGB a.F. enthalten. Es ist von dem Wahlrecht nach Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB Gebrauch gemacht worden, diese Rückstellungen beizubehalten.

Die Verbindlichkeiten werden mit deren Erfüllungsbetrag bewertet.

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

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

in T€	2022	2021
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	40.991	24.950
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.729	1.639
davon aus Lieferungen und Leistungen	(3.895)	(1.786)
davon aus sonstigen Forderungen	(-166)	(-147)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.000	2.290
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.265)	(1.981)
davon aus sonstigen Forderungen	(735)	(309)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	191.034	338.607
davon aus Lieferungen und Leistungen	(168.040)	(94.264)
davon aus sonstigen Forderungen	(22.994)	(244.344)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	25.286	20.326
Summe	264.040	387.812

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, haben T€ 130 und von den sonstigen Vermögensgegenständen T€ 3.857 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(7) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2022 T€ 88.938 und teilt sich wie folgt auf:

Aktienart	Aktienanzahl Stück	Anzahl Stimmen	Fiktiver Nennwert T€
Inhaberaktien			
A-Stückaktien	720.172	720.172	37.449
Namensaktien			
B-Namensstückaktien	219.616	219.616	11.420
C-Namensstückaktien	768.898	768.898	39.982
		988.514	51.402
B-Vorzugsstückaktien	1.664	1.664	87
		990.178	51.489
	1.710.350	1.710.350	88.938

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

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

(8) Gewinnrücklagen

Die gesetzliche Rücklage beträgt unverändert T€ 4.124.

Die anderen Gewinnrücklagen entwickelten sich im Konzern im Geschäftsjahr 2022 wie folgt:

in T€	
Stand 1. Januar 2022	9.400
Minderung der Rücklage aus der Erst-Schuldenkonsolidierung	-1
Stand am 31. Dezember 2022	9.399

(9) Verlustvortrag

Im Konzernbilanzverlust ist ein Verlustvortrag von T€ -100.139 enthalten.

(10) Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Berichtsjahr erfolgten Zuführungen zum Sonderposten in Höhe von T€ 94.436.

(11) Rückstellungen

in T€	2022	2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	82.432	83.231
Sonstige Rückstellungen	116.535	109.002
	198.967	192.233

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen der HOCHBAHN enthalten u.a. auch Verpflichtungen zur Gewährung kostenfreier Pensionärsfahrkarten und verbilligter Ehegattenfahrkarten gegenüber Leistungsanwärtern, die nach dem 1. Januar 1987 entstanden sind. Für Verpflichtungen gegenüber Leistungsempfängern und Anwärtern, die ihre Ansprüche vor dem 1. Januar 1987 erworben haben, besteht ein Fehlbetrag für laufende Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von T€ 16.224 sowie für Anwartschaften von T€ 3.664.

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von T€ 2.381. Dieser ist nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, jedoch nicht abführungsgesperrt.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 42.446 enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, Finanzierungsrisiken, Prozessrisiken und ausstehende Rechnungen.

(12) Verbindlichkeiten

in T€	davon Restlaufzeit			
	insgesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Anleihen	500.531	531	0	500.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	848.605	135.811	430.307	282.487
Im Vorjahr	965.015	133.955	461.400	369.660
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.390	1.390	0	0
Im Vorjahr	1.312	1.312	0	0
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	73.944	73.712	232	0
Im Vorjahr	82.350	82.172	178	0
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	260.440	260.440	0	0
Im Vorjahr	175.873	175.873	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(110.414)	(110.414)	(0)	(0)
Im Vorjahr	82.114	82.114	0	0
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(150.026)	(150.026)	(0)	(0)
Im Vorjahr	93.759	93.759	0	0
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(0)	(0)	(0)
Im Vorjahr	0	0	0	0
7. Sonstige Verbindlichkeiten	23.302	23.302	0	0
Im Vorjahr	20.728	18.842	690	1.196
davon aus Steuern	(4.199)	(4.199)	(0)	(0)
Im Vorjahr	4.045	4.045	0	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.719)	(1.719)	(0)	(0)
Im Vorjahr	1.379	1.379	0	0
Summe	1.708.212	495.186	430.539	782.487
Im Vorjahr	1.745.809	414.571	461.578	869.660

¹ Davon durch Grundpfandrechte besichert: T€ 11.372 (Vorjahr: T€ 13.007)

(13) Latente Steuern

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

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

in T€	2022	2021
Personenahverkehr ¹	397.120	351.044
Vermietung und Verpachtung	34.799	31.125
Sonstiges	56.139	50.817
	488.058	432.987
davon aperiodisch ²	(5.250)	(4.463)

¹ Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG (Schülerverkehr) sowie § 148 SGB IX (Beförderung Schwerbehinderter) zusammen. Die endgültige Einnahmenezuschreibung des hvv für das Jahr 2022 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der hvv GmbH.

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

² In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des hvv für Vorjahre (T€ 4.575) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(15) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2022	2021
Sonstige betriebliche Erträge	177.738	170.377
davon aperiodisch	(8.816)	(9.234)

(im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen)

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von T€ 19.378 (Vj. T€ 15.779) enthalten. Daneben beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge außergewöhnliche Erträge aus Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Corona in Höhe von T€ 87.405 für das Jahr 2022 und T€ 14.139 als Spitzabrechnung für das Jahr 2021.

(16) Personalaufwand

in T€	2022	2021
Löhne und Gehälter	335.721	312.442
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	75.605	65.104
	411.326	377.546
davon für Altersversorgung	(6.796)	(6.105)

(17) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 238 (Vorjahr T€ 610) vorgenommen.

Es wurde im Geschäftsjahr 2022 keine Abschreibung auf eine Darlehensforderung des Umlaufvermögens vorgenommen.

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 243.

(19) Beteiligungsergebnis

in T€	2022	2021
Erträge aus verbundenen Unternehmen	265	205
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	727	965
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	0	0
	992	1.170

(20) Zinsergebnis

in T€	2022	2021
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	220	26
davon aus verbundenen Unternehmen	(151)	(15)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-13.628	-21.049
davon an verbundene Unternehmen	(-610)	(0)
davon aus Aufzinsungen	(-1.809)	(-2.801)
	-13.408	-21.023

(21) Gewinnanteile anderer Gesellschafter

Der Gewinnanteil anderer Gesellschafter betrifft die Tochtergesellschaft TEREK Gebäudedienste GmbH (TEREK) in Höhe von T€ 640 (Vorjahr T€ 528).

Sonstige Angaben**(22) Abschlussprüferhonorare**

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2022
Abschlussprüfungsleistungen	145
Andere Bestätigungsleistungen	27
Sonstige Leistungen	8
	180

(23) Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte**Cross-Border-Lease-Verträge****Allgemeines, Art und Zweck**

Es besteht ein Finanzierungs-Leasingvertrag für 23 U-Bahn-Fahrzeuge, welcher zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurde.

Vorteile, Risiken und finanzielle Auswirkungen

Aus den Cross-Border-Lease-Transaktionen konnte die HOCHBAHN Barwertvorteile erzielen, die in den Vorjahren vollständig ertragswirksam vereinnahmt wurden. Es ergeben sich für die HOCHBAHN keine zukünftigen Risiken.

Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurde ein Darlehen in NZD (T€ 55.000) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrags- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt T€ -801. Bei den nach §254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch. Da alle wertbestimmenden Faktoren zwischen dem Grund- und dem Sicherungsgeschäft übereinstimmen, ergeben sich hieraus nach der critical terms match-Methode keine Risiken für die HOCHBAHN.

(24) Haftungsverhältnisse

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften betragen T€ 5.461 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 nicht zu rechnen. Daneben bestehen weitere Vertragserfüllungsgarantien zugunsten Dritter. Die HOCHBAHN als Muttergesellschaft überwacht die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen ihrer Beteiligungsgesellschaften.

(25) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen T€ 65.679. Sie enthalten Verpflichtungen gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen in Höhe von T€ 124.

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

	2022
Vollzeitbeschäftigte	6.399
Teilzeitbeschäftigte	1.020
	7.419
davon weibliche Beschäftigte	(1.329)
davon Schwerbehinderte	(401)
Versorgungsempfänger*innen	78
Auszubildende	179

(27) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2022 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.331 (davon variabel T€ 309).

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 6.967 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 10.745. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2022 Bezüge von T€ 627 gezahlt.

(28) Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2022

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
Nach §296 Abs. 1 Nr. 1 HGB nicht einbezogene Unternehmen		
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
ATG Alster-Touristik GmbH, 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

(29) 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.

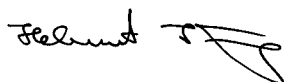
Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Hamburg, den 31. März 2023

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Henrik Falk



Helmut König



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 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022, dem Konzerneigenkapitalpiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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.

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.

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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme 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 Gesamtdarstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrundeliegenden 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.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. 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 Unternehmens.
- 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 im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, 15. Mai 2023

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Dannenbaum
Wirtschaftsprüfer

Hauschildt
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg

Telefon: 040/32 88-0
Telefax: 040/32 64 06

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

Redaktion

Bereich Marketing
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Design

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

