

KONZERNABSCHLUSS

2020

KONZERN- LAGEBERICHT

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2020

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	6
2.	WIRTSCHAFTSBERICHT	7
2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	7
2.2	Geschäftsverlauf	8
2.3	Lage	12
2.4	Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	16
2.5	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern	16
3.	WIRTSCHAFTLICHE LAGE WESENTLICHER EINBEZOGENER UNTERNEHMEN	18
4.	PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	20
4.1	Prognosebericht	20
4.2	Risikobericht	25
4.3	Chancenbericht	27

1. Grundlagen des Konzerns

1.1 Geschäftsmodell des Konzerns

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Auf vier U-Bahn-, 119 Bus- und mehreren Fährlinien erbringt sie etwa die Hälfte aller Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV). Mit über 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört die HOCHBAHN zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen, unter anderem im Fahrzeuginstandhaltungs-, Sicherheits- sowie Reinigungsbereich, stellt die HOCHBAHN einen wesentlichen Teil der Mobilität in Hamburg sicher.

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

Vorstand

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

Das Ressort Unternehmenssteuerung wird vom Vorstandsvorsitzenden Henrik Falk geführt. Zum Ressort gehören neben den Bereichen Systementwicklung und Angebotsplanung, Marketing, Unternehmenskommunikation sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft verschiedene Stabsbereiche (Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung und Revision). Seit 1. März 2020 gibt es den Stabsbereich Hamburg-Takt. Fortan werden alle wesentlichen Entscheidungen zur Umsetzung des Hamburg-Takts innerhalb der HOCHBAHN, zwischen den Verkehrsunternehmen im HVV, in der Zusammenarbeit mit privaten Mobilitätsanbietern sowie in Abstimmung mit den städtischen Behörden in dieser Organisationseinheit gebündelt.

Die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb bilden zusammen mit den Bereichen Personal sowie Wandel und Innovation das Ressort Personal und Betrieb. Zum Ressort Technik zählen die Bereiche Projektbau, Infrastruktur, Bustechnik, Schienenfahrzeuge sowie U-Bahn-Neubau U5. Das Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit umfasst die Bereiche Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie den Bereich Nachhaltige Entwicklung, Umwelt und Arbeitssicherheit.

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	Frau Güsken
Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH	Herr König
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG	Herr König
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	Herr König

Die HOCHBAHN versteht sich als Gestalterin nachhaltiger Mobilität in Hamburg und trägt ihren Teil zur Umsetzung der Mobilitätswende im Sinne der gesamtstädtischen Strategie Hamburg-Takt bei. Neue Mobilitätskonzepte begleitet die HOCHBAHN fortlaufend. Im Jahr 2020 wurde mit der hvv switch App und der Tiefenintegration des Ridesharing-Anbieters MOIA ein wichtiger Schritt Richtung Bereitstellung einer zentralen Mobilitätsplattform für den HVV gemacht und zusätzliche switch Punkte an Schnellbahnhaltestellen und in den Quartieren wurden errichtet.

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 2020 wurde die Gesamtplanung zur neuen U-Bahn-Linie U5, deren Linienverlauf nun feststeht, weiter vorangetrieben. Die Bauarbeiten zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest haben ebenso begonnen wie die Planungen zu deren Verlängerung auf den Grasbrook. Die Inbetriebnahme der neuen U-Bahn-Werkstatt in Billstedt, die konsequente Umsetzung des barrierefreien Ausbaus sowie umfangreiche Arbeiten zur Instandhaltung stützen zusätzlich die Zukunftsfähigkeit des Hamburger U-Bahn-Systems.

Die emissionsfreie Busflotte ist mittlerweile auf insgesamt 63 Fahrzeuge angewachsen. Zudem sind nach der Integration der Tochterunternehmen Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH (Jasper) sowie SBG Süderelbe Bus GmbH (SBG) seit diesem Jahr auch die Busbetriebshöfe in Billbrook und Süderelbe direkt in das Bus-System der HOCHBAHN einbezogen.

1.2 Ziele und Strategien

In Hamburg zählt der Verkehr und insbesondere der ÖPNV zu den wichtigsten Stellschrauben, um die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zu erfüllen. Rund 28,3% trägt der Mobilitätssektor gegenwärtig zu den Hamburger CO₂-Emissionen bei.¹ Wie die Menschen in der wachsenden Stadt Hamburg zukünftig auch ohne eigenen Pkw mobil sein können und zugleich ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird, ist eine zentrale Fragestellung für Politik und Verkehrsunternehmen.

Die HOCHBAHN sieht sich als städtisches Unternehmen umso mehr in der Pflicht, ihren Beitrag für eine hohe Lebensqualität in der Stadt zu leisten. Mit ihrer Vision, intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft in Hamburg zu schaffen, unterstreicht die HOCHBAHN ihre Rolle als wichtiger Mobilitätspartner für die Stadt und richtet ihr tägliches Handeln daran aus. Sie sorgt mit innovativen und nachhaltigen Lösungen für eine intuitive und nutzerorientierte Mobilität für alle Lebenssituationen.

Ziel ist es, trotz eines weiteren Bevölkerungsanstiegs in Hamburg, den privaten Pkw-Verkehr zu reduzieren und eine Verlagerung hin zum Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) zu erreichen. Dazu hat die HOCHBAHN bereits 2019 einen strategischen Paradigmenwechsel vollzogen. Verankert im Klimaplan und im Klimaschutzgesetz des Hamburger Senats und als Instrument der Senatspolitik konzentriert sich die HOCHBAHN nicht nur – wie bisher – auf eine nachfrageorientierte Leistungsentwicklung, sondern jetzt auch auf eine zielgerichtete, zukunftsorientierte Ausweitung des Angebots. So wird die HOCHBAHN dazu in der kommenden Dekade substanziell in die Modernisierung und Verdichtung des vorhandenen Angebots sowie gezielt in neue Linien investieren. Zum besseren Angebot gehören längere Betriebszeiten, kürzere Fahrtzeiten, dichtere Takte und bedarfsgerechte sowie emissionsfreie Fahrzeuge. Dies dient dem Zielbild, ein Angebot zu entwickeln, das hochattraktiv, überall in kürzester Zeit verfügbar, komfortabel und intuitiv ist. Vernetzt mit anderen Mobilitätsangeboten wie Sharing- und On-Demand-Dienstleistern (z. B. MOIA, Google, SixtShare, Tier, Miles und StadtRad), offen für innovative Lösungen und die Möglichkeiten der Digitalisierung macht es sich die HOCHBAHN zur Mission, die nachhaltige Mobilität in der Smart City Hamburg integriert zu gestalten und neu zu denken.

¹ www.hamburg.de/contentblob/13287332/bc25a62e559c42bfaae795775ef1ab4e/data/d-erste-fortschreibung-hamburger-klimaplan.pdf

Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll bei steigender Gesamtverkehrsleistung von 22 % (in 2017) auf 30 % (bis 2030) steigen. So soll ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen geleistet werden und die Mobilitätswende der Lebensqualität dienen: für saubere Luft, weniger Lärm und eine breite Auswahl an verknüpften Verkehrsmitteln.

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. Zudem ist das Thema Nachhaltigkeit als ein integraler Bestandteil in der Unternehmensstrategie der HOCHBAHN verankert.

Um ihre Stakeholder umfassend und transparent über wesentliche Nachhaltigkeitsaktivitäten zu informieren, veröffentlicht die HOCHBAHN für das Geschäftsjahr 2020 erstmals einen Nachhaltigkeitsbericht nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) und legt zudem die Abdeckung der Kriterien des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) über einen DNK-Inhaltsindex offen.

Zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts hat die HOCHBAHN im Jahr 2020 eine Wesentlichkeitsanalyse nach den Vorgaben der GRI Standards sowie des DNK durchgeführt und in diesem Rahmen interne und externe Stakeholder zu ihrer Einschätzung von 15 für die HOCHBAHN relevanten Nachhaltigkeitsthemen befragt, darunter Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN sowie ausgewiesene Expertinnen und Experten im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit. Die Einschätzungen der insgesamt etwa 1.800 Befragten bestätigen den bestehenden Ansatz der HOCHBAHN, über die Schaffung eines attraktiven Mobilitätsangebots und die Reduktion der eigenen Emissionen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ausgehend von der Wesentlichkeitsanalyse plant die HOCHBAHN, ein Nachhaltigkeitsprogramm zu erarbeiten, das Auskunft über Nachhaltigkeitsziele und den Fortschritt bei der Zielerreichung gibt. Als Vorbereitung dazu dient unter anderem die Teilnahme am SDG Ambition Accelerator Programm der Vereinten Nationen über das Deutsche Global Compact Netzwerk.

Die Fortschrittsberichterstattung nach dem UN Global Compact wird fortgeführt und der Fokus auf die fünf priorisierten SDGs der HOCHBAHN bleibt ebenso bestehen wie die daraus abgeleiteten, unternehmensspezifischen Top-Ziele:

- Positionierung der HOCHBAHN als nachhaltiger Mobilitätsdienstleister,
- Emissionen der Geschäftstätigkeit reduzieren,
- Verantwortung übernehmen: lokal und global,
- Ressourcen effizient nutzen und die Umwelt schonen,
- nachhaltige Innovationen fördern.



Um die Top-Ziele der nachhaltigen Entwicklung zu erreichen, setzt die HOCHBAHN auf einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem betriebswirtschaftliche Kenngrößen um ökologische und soziale Kriterien ergänzt werden. So sind im Bereich Einkauf seit dem 1. Mai 2019 die „Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und Geschäftspartner“ verpflichtende Vertragsbestandteile der HOCHBAHN-Beschaffungsvorgänge. Im Jahr 2020 wurde ein Ausschreibungsverfahren für lokal emissionsfreie Busse erfolgreich abgeschlossen, das neben technischen und kommerziellen Anforderungen auch Nachhaltigkeitsaspekte als vergaberelevante Kriterien berücksichtigt.

In Vorbereitung der im Februar 2021 erfolgten Begebung eines Green Bonds hat die HOCHBAHN ein Green Bond Framework erstellt, in dem die für den Bond gültigen Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden. Das Green Bond Framework wurde im Einklang mit den Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erstellt und bezieht sich auf die Kategorie „Clean Transportation“. Mit dem Green Bond können unter anderem die Umstellung auf eine emissionsfreie Busflotte, die Modernisierung des bestehenden U-Bahn-Netzes oder die Entwicklung von neuen Services mitfinanziert werden. Das Green Bond Framework der HOCHBAHN wurde von dem Institut CICERO Shades of Green im Rahmen einer so genannten Second Party Opinion überprüft und mit der höchsten Einstufung „Dark Green“ versehen. Neben dem Green Bond Framework wurde seitens CICERO Shades of Green auch die Nachhaltigkeit in der Governance-Struktur der HOCHBAHN mit der höchsten Einstufung bewertet: Excellent.

Darüber hinaus hat die HOCHBAHN die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien bei der Fahrzeugbeschaffung für 2019 und 2020 in den Zielvereinbarungen der Vorstände und Führungskräfte verankert. Die Kriterien finden nunmehr 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 zu involvieren. Mit der zum 1. Januar 2020 erfolgten Zuordnung des Bereiches Nachhaltige Entwicklung, Umwelt- und Arbeitssicherheit zum Ressort Finanzen wird dem integrierten Ansatz zur Nachhaltigkeit der HOCHBAHN auf Vorstandsebene Rechnung getragen.

Emissionen aus der Geschäftstätigkeit reduzieren

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 Stadt Hamburg konkretisiert. Wesentliche Hebel, die direkten (Scope 1) und indirekten (Scope 2) Treibhausgasemissionen bis 2030 auf null zu reduzieren, bestehen in der Beschaffung lokal emissionsfreier Busse und dem Bezug von zertifiziertem Ökostrom. Darüber hinaus werden auch die Emissionen vor- und nachgelagerter Prozesse (Scope 3) analysiert und auf weitere Einsparpotenziale hin überprüft.

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.

Aufgrund der Klimaveränderung in den nächsten Jahrzehnten werden Hamburg und die HOCHBAHN insbesondere durch veränderte Niederschlagsverteilung und die Zunahme an Starkniederschlagsereignissen und Hitzeperioden vor neue Herausforderungen gestellt. Die HOCHBAHN als städtisches Unternehmen und Klimapartner der Freien und Hansestadt Hamburg wird Risiken und Chancen des Klimawandels sowie die Anpassung an den Klimawandel systematischer in ihren Geschäftsprozessen integrieren.

1.4 Forschung und Entwicklung

Die Umstellung der HOCHBAHN-Busflotte auf elektrische Antriebe erfordert erhebliche Anstrengungen, u. a. bei der Umsetzung der dafür benötigten elektrischen Infrastruktur und deren sicherer Versorgung mit Energie. Beide Aspekte werden von der HOCHBAHN nachdrücklich verfolgt und durch entsprechende wissenschaftliche Aktivitäten flankiert.

So wird zum einen der Ladeinfrastrukturausbau auf dem Busbetriebshof Alsterdorf wissenschaftlich durch die Helmut-Schmidt-Universität begleitet. Das Vorhaben wird aufgrund der hohen Relevanz für andere Nahverkehrsunternehmen vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie gefördert. Ergebnisse dieses Vorhabens flossen bereits in eine Vielzahl wissenschaftlicher Publikationen ein und bilden eine wesentliche Grundlage für ein aktuell laufendes Promotionsverfahren.

In Kooperation mit der HOCHBAHN wird in einem weiteren Vorhaben der Helmut-Schmidt-Universität die Notstromversorgung von Busbetriebshöfen mit Hilfe reversibler Brennstoffzellensysteme untersucht. Dieses vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Vorhaben beleuchtet insbesondere die gesicherte Stromversorgung von Batteriebusen vor dem Hintergrund möglicher Ausfälle im elektrischen Netz.

Auf Bundesebene kooperiert die HOCHBAHN mit zwei Konsortien zur Begleitforschung der in Hamburg betriebenen Batteriebusse, die sowohl über das Bundesverkehrsministerium als auch über das Umweltministerium gefördert werden. Zentrale wissenschaftliche Fragestellungen der Partner adressieren unter anderem die Energiebedarfe und Verfügbarkeiten der Fahrzeuge in Abhängigkeit betrieblicher Einsatzprofile und saisonaler Witterungsbedingungen.

Zudem leitet die HOCHBAHN bis Ende 2021 das Förderprojekt des Bundes RealLabHH, in dem gemeinsam mit 30 namhaften Projektpartnern in elf Teilprojekten zu verschiedensten Themen geforscht wird. Zu den Themen gehören autonomes Fahren, eine Mobilitätsplattform für alle Anbieter, On-Demand-Shuttles im ländlichen Raum, ein Mobilitätsbudget anstelle eines Dienstwagens oder innovative Warentransport-Lösungen. Zudem nahm das Forschungs- und Entwicklungsprojekt HEAT in diesem Jahr den Fahrgastbetrieb in automatisiert fahrenden Kleinbussen in der Hafencity auf.

Im Bereich der Wasserstofftechnologie beteiligt sich die HOCHBAHN am Norddeutschen Reallabor, das von der Hochschule für angewandte Wissenschaften (HAW) koordiniert und vom Bundeswirtschafts-, Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium im Rahmen der Reallabore der Energiewende gefördert werden wird. In diesem Vorhaben, das auch von einer bundesweiten Begleitforschung wissenschaftlich evaluiert wird, plant die HOCHBAHN die Beschaffung und den Betrieb einer Flotte von Brennstoffzellenbussen.

Weiterhin befasst sich die HOCHBAHN im Projekt HEAT intensiv mit der technischen und praktischen Umsetzung von hochautomatisierten Fahrzeugen. Im Rahmen dieses Projekts erfolgt eine intensive wissenschaftliche Evaluation des rechtlichen Rahmens durch das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) und eine begleitende Akzeptanzforschung durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR).

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Coronavirus-Pandemie traf die internationale Staatengemeinschaft völlig unvermittelt. Am 28. Februar 2020, wenige Tage nach der Bürgerschaftswahl, erreichte das Virus mit dem ersten Covid-19-Patienten Hamburg. Bereits am 23. März 2020 erfolgte der deutschlandweite Lockdown.

Infolgedessen kam es zu starken Auswirkungen auf nahezu alle Wirtschaftszweige in Hamburg. Im ersten Lockdown meldete rund ein Drittel aller Unternehmen Kurzarbeit an. Betroffen davon waren etwa 27% der Beschäftigten in Hamburg. Schulen, Kitas und der Einzelhandel wurden geschlossen. Wegezwecke entfielen somit größtenteils.

Die Corona-Krise entwickelte sich so gleichermaßen zur weltweiten Mobilitätskrise, insbesondere für den ÖPNV. Der Bund spannte einen Rettungsschirm zum Ausgleich der finanziellen Belastungen der Kommunen durch die Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen.

Durch den Rückgang der Mobilität während der Lockdowns, verstärkt durch umfangreiche Kurzarbeit- und Homeoffice-Regelungen, geschlossene Kitas und Schulen, ausgefallene Freizeit- und Großveranstaltungen sowie den Rückgang im Tourismus sind im Nahverkehr sowohl die Fahrgastzahlen als auch die Ticketeinnahmen eingebrochen.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2020, also vor der Pandemie in Deutschland, stieg die Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr um 4 bis 6%. Während der pandemiebedingten Beschränkungen im März und April 2020 verzeichnete die Branche dann bis zu 80% weniger Kundinnen und Kunden. Während der Lockerungen von Mai bis September 2020 erholte sich die Nachfrage wieder auf rund 80%. Ab dem erneuten Lockdown seit Dezember 2020 bis heute sanken die Fahrgastzahlen dann unter 50%.

Die Verluste der Branche bei den Ticketeinnahmen belaufen sich für die Monate von März bis Dezember 2020 auf rund 3,5 Mrd. Euro. Während die ÖPNV-Stammkundschaft weit überwiegend nicht ihre Abos kündigte, brachen die Einnahmen bei den Gelegenheitsfahrten größtenteils weg.

2.2 Geschäftsverlauf

Die aufgrund der Coronavirus-Pandemie ergriffenen Maßnahmen der Bundes- und Landesregierungen führten seit Anfang März 2020 auch in Hamburg zu einem spürbaren Rückgang der Fahrgastzahlen bei allen Verkehrsunternehmen im Hamburger Verkehrsverbund. Im Verbundgebiet des HVV wird für das Jahr 2020 mit einem Nachfragerückgang von ca. 35,3%¹ gegenüber dem Jahr 2019 gerechnet.

Die HOCHBAHN verzeichnet für das Jahr 2020 rund 314,4 Mio.¹ Fahrgäste (inklusive Umsteiger). Aufgrund der Coronavirus-Pandemie betrug der Rückgang der Nachfrage 32,6%¹ gegenüber dem Vorjahr. Der ursprünglich angegebene Prognosewert für 2020 war aufgrund des Jahrhundertereignisses damit obsolet.

Dabei zeigte sich im Januar und Februar 2020 noch der zunächst, auch aufgrund von zusätzlichen Angebotsmaßnahmen, erwartete Nachfragezuwachs. Im März 2020 sanken dann die Fahrgastzahlen schlagartig um ca. 40% unter das Niveau im vergleichbaren Zeitraum des Jahres 2019. Nachdem im April 2020 die Fahrgastzahlen rund 70% unterhalb der Nachfragewerte aus 2019 lagen, wurde ab Mai 2020 wieder eine langsame Rückkehr der Fahrgäste erkennbar. Bis einschließlich September 2020 setzte sich die grundsätzlich positive Nachfrageerholung fort. Die Nachfrage im September 2020 erreichte ein Niveau, das ca. 25% unterhalb der Nachfrage des Jahres 2019 lag. Für den November und Dezember 2020 wurden erneut striktere Maßnahmen der Bundes- und Landesregierungen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie beschlossen und umgesetzt. Infolgedessen sind die Fahrgastzahlen wieder deutlicher gesunken.

Im Gegensatz zu anderen deutschen Städten und Verkehrsunternehmen wurde bei der HOCHBAHN das Verkehrsangebot nicht nennenswert eingeschränkt. Um den Fahrgästen die gewohnte Leistung anzubieten und in einer Zeit der generellen Unsicherheit ein hohes Maß an Verlässlichkeit zu bieten, wurden sehr kurzfristig umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste getroffen. Zu diesen Maßnahmen gehörten unter anderem die Steigerung der nächtlichen Reinigungsleistung für die Fahrzeuge und der Einsatz von Hygieneteams im täglichen Betrieb sowie die Einführung der Maskenpflicht im ÖPNV. Ferner wurde der Vorneeinstieg bis zum Einbau von Trennscheiben in allen Bussen ausgesetzt und die Türöffnung der U-Bahn-Züge am Bahnsteig erfolgt größtenteils automatisch.

Ebenso wurden zielgerichtete vertriebliche und marketingbezogene Maßnahmen zur Kundenrückgewinnung umgesetzt, die dazu beigetragen haben, dass die Fahrgäste ab dem dritten Quartal 2020 bis zum erneuten Lockdown ab November 2020 wieder verstärkt das Angebot der HOCHBAHN nutzten.

Die HOCHBAHN erwartet für das Jahr 2021 eine leicht verbesserte mittlere Nachfrageentwicklung gegenüber 2020. Aktuell wird davon ausgegangen, dass ein Nachfrageniveau von rund 70% der Nachfrage des „Vor-Corona-Jahres 2019“ erreicht werden kann. Die Nachfrageentwicklung als Folge der Coronavirus-Pandemie ist jedoch ungewiss und in Abhängigkeit unterschiedlicher Faktoren, die auf die Nachfrageentwicklung einwirken. Hierzu zählen unter anderem Veränderungen im Mobilitätsverhalten aufgrund einer Zunahme des Arbeitens im Homeoffice oder weniger Fahrten im Freizeitverkehr als Folge derzeit nicht stattfindender Sport-, Freizeit- und Kulturveranstaltungen. Die HOCHBAHN hält diese Schätzungen und Annahmen für angemessen, jedoch kann die tatsächliche Nachfrage der HOCHBAHN im Jahr 2021 erheblich davon abweichen.

Die Verkehrseinnahmen des HVV sind im Jahr 2020 um voraussichtlich 24,7%¹ gegenüber dem Vorjahr gesunken. Der geringere Rückgang der Einnahmen gegenüber der Nachfrageentwicklung ergibt sich daraus, dass viele Abonnenten auf Fahrten mit der HOCHBAHN in Folge der Corona Maßnahmen verzichtet haben, ohne jedoch ihre Abonnements zu kündigen. Die HOCHBAHN rechnet für das Jahr 2020 auf Basis bisher vorliegender Daten mit einer Einnahmenentwicklung analog zur Entwicklung des HVV.

¹ Vorläufige Angaben

¹ Vorläufige Angaben

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2020 ¹	2019 ²	2018
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	163.436	249.520	251.946
Bus	150.984	217.244	209.999
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	314.420	466.764	461.945
Gesamtanzahl Unternehmen ³	267.257	396.749	392.653
Nutzplatzkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	9.198.359	8.933.221	8.556.431
Bus	4.396.167	4.131.658	3.975.718
Gesamtanzahl Unternehmen	13.594.526	13.064.878	12.532.149
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	975.711	1.489.636	1.504.116
Bus	469.721	675.858	653.318
Gesamtanzahl Unternehmen	1.445.432	2.165.494	2.157.434

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	2020	2019	2018
Nutzwagenkilometer ² (in Tausend)	98.020	94.915	90.071
Nutzplatzkilometer ^{1,2} (in Millionen)	9.198	8.933	8.556
Streckenlänge ² (km)	105,8	105,8	105,8
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ²	93	93	92
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ²	33,1 ³	33,1	33,3

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

² Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Nachfragestärkste Linie U1: 35,6 km/h

Die Betriebsleistung im U-Bahn-Bereich hat sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Die Nutzwagenkilometer sind um 3,3% gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf Taktverdichtungen im Rahmen der Angebotsoffensiven sowie Zusatzleistungen im Nachtbetrieb der U3 zurückzuführen.

Für das Jahr 2021 sind aufgrund der Coronavirus-Pandemie keine weiteren Angebotsausweitungen vorgesehen. Geplant ist eine Steigerung der Nutzwagenkilometer auf 98.822 Tausend. Diese Steigerung resultiert aus der Vollausswirkung der Maßnahmen, die im Jahr 2020 eingeführt wurden. Diese sind aufgrund der geplanten Streckenspernung auf der Linie U3 jedoch kaum ersichtlich.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2020	2019	2018
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	54.194	51.643	50.797
Nutzplatzkilometer ¹ (in Millionen)	4.396	4.132	3.976
Streckenlänge ² (km)	944,1	964,0	938,0
Anzahl der Linien ²	119	114	113
Anzahl der Haltestellen	1.425	1.402	1.353
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,8	18,7	18,7

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

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

Die Betriebsleistung im Bus-Bereich ist im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 4,9% angestiegen. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus diversen Maßnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebots. Der Planwert für 2020 wurde um 0,9% unterschritten.

Für das Jahr 2021 sind aufgrund der Coronavirus-Pandemie keine weiteren Angebotsausweitungen geplant. Da die Vollausswirkung der Maßnahmen, die im Jahr 2020 eingeführt wurden, durch geringere Leistungen im Schienenersatzverkehr kompensiert werden, wird ein leichter Rückgang der Nutzwagenkilometer auf 54.059 Tausend erwartet.

Effizienz und CO₂-Emissionen der Antriebsenergien

U-Bahn	2020 ¹	2019 ²	2018
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ³	0,01211	0,01268	0,01273
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{3, 4, 5}	0,00	0,00	6,04
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ³	0,11416	0,07605	0,07244
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{3, 4, 5}	0,00	0,00	34,34
Bus⁶			
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ^{3, 7}	0,06123	0,06550	0,06773
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{3, 4, 5, 7}	14,92	16,07	16,69
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ^{3, 7}	0,57306	0,40044	0,41216
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{3, 4, 5, 7}	139,61	98,25	101,58

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

³ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

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: Juni 2020.

⁵ Ab dem Berichtsjahr 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 berechnet.

⁶ Basis Fahrplandaten der Konzession der HOCHBAHN

⁷ Summe aus Diesel, Ladestrom und Wasserstoff inklusive Jasper und SBG

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Hamburg, die CO₂-Emissionen in Hamburg bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. Die HOCHBAHN hat sich in ihrer Rolle als zentrale Partnerin für den Hamburg-Takt auch in der Coronavirus-Pandemie dem Klimaschutz und der Mobilitätswende verschrieben.

Im U-Bahn-Betrieb konnte der auf die Nutzplatzkilometer bezogene Fahrstromverbrauch um 4,5 % reduziert werden. Ursächlich hierfür sind vor allem Effekte durch das gesunkene Fahrgastaufkommen. Zum einen sank damit das Transportgewicht der Fahrzeuge und zum anderen die Dauer der Haltezeiten beim Fahrgastwechsel. Da damit mehr Fahrzeit zur Verfügung stand, um die nächste Haltestelle pünktlich zu erreichen, sank der Verbrauch von Fahrstrom aus folgendem Grund: Der Hamburger U-Bahn-Betrieb wird mit Hilfe automatisch ermittelter Abschaltgeschwindigkeiten geregelt, die aus gemessenem Abfahrtszeitpunkt und fahrplanmäßiger Ankunftszeit an der nächsten Haltestelle bestimmt werden. Kürzere Haltzeiten bedeuten damit mehr verfügbare Fahrzeit. Dies wiederum senkt die für den Fahrplan notwendige Höchstgeschwindigkeit und verkürzt die Dauer der Beschleunigungsphasen. Beide Größen haben erheblichen Einfluss auf den Fahrstromverbrauch.

Die gegenläufigen Trends von Angebotszuwachs und pandemiebedingtem Nachfrageeinbruch begründen das deutliche Wachstum des spezifischen nachfragebezogenen Energieverbrauchs der U-Bahn. Bezogen auf Personenkilometer nahm der Fahrstromverbrauch des U-Bahn-Betriebs um 50,1 % zu. Durch den fortgeführten ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms wurden CO₂-Emissionen wie schon im Vorjahr vermieden.

Zum 31. Dezember 2019 erfolgte die Integration der Tochtergesellschaften Jasper und SBG in die HOCHBAHN. Aussagen zur Entwicklung des spezifischen Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen werden durch Berücksichtigung der Vorjahresverbräuche beider ehemaligen Töchter getroffen.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtmenge des Ladestroms der Elektrobusse erneut fast verdreifacht. Der Anteil liegt nun bei 1 % des Gesamtantriebsenergieverbrauchs der Busflotte. In gleicher Weise wie beim U-Bahn-System werden durch den ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms CO₂-Emissionen für diesen Teil der Busantriebe vermieden.

Der Energieverbrauch pro Nutzplatzkilometer konnte im Bus-Betrieb um 6,5% reduziert werden. Der Rückgang beruht auf dem zunehmenden Einsatz von Elektrobussen und ist außerdem eine Folge technisch bedingter Vorteile durch das geringere Verkehrsaufkommen in der Coronavirus-Pandemie. Die mittlere Reisegeschwindigkeit der Busverkehre ist in Folge von geringerem Verkehr im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 km/h gestiegen. Der gleichmäßigere Verkehrsfluss erhöht die

Energieeffizienz der Fahrzeuge. Das durch niedrigere Fahrgastzahlen reduzierte Transportgewicht wirkt in gleicher Weise. Im Gegensatz dazu führte die pandemiebedingt deutlich gesunkene Nachfrage zum Anstieg des spezifischen Busantriebsenergieverbrauchs um 43,1%.

Vergleicht man die Entwicklung der Energieverbrauchswerte mit der Entwicklung der CO₂-Emissionen der Busflotte, sind ähnliche Trends festzustellen: Pro Nutzplatzkilometer nahmen die spezifischen CO₂-Emissionen um 7,2% ab, während sie bezogen auf Personenkilometer um 42,1% stiegen. Durch den fortschreitenden Antriebswechsel liegen die CO₂-Trendwerte allerdings niedriger als die Energieeffizienztrends. Bis zum Jahresende 2021 ist vorgesehen, den Gesamtbestand an Elektrobussen auf 115 Fahrzeuge zu erhöhen und für diese weiterhin zertifizierten Ökostrom zu beziehen.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2020		2019		2018	
		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	90	30	90	30	126	42
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2020	363	121	327	109	291	97
Gesamtbestand ²	Anzahl	965	281	929	269	929	269
	Plätze ³		88.119		85.239		85.421
		894	257	902	259	872	249

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

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

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

Bus	2020	2019	2018
Stadt- u. Schnellbusse ^{1,2}	617	622	607
Gelenkbusse ^{1,2}	314	301	300
Großraumgelenkbusse ¹	93	90	30
Dieselmotor-Gelenkbusse ¹	20	20	15
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹	2	2	2
Brennstoffzellen-/Hybrid-/ Plug-in-Busse ¹	25	25	22
Batteriebusse ¹	36	30	4
Gesamtbestand			
Anzahl ²	1.107	1.090	980
Plätze ^{2,3}	91.583	89.654	78.141

¹ Niederflrbusse

² 2019 wurden von Tochterunternehmen 6 Gelenk- und 78 Stadtbusse übernommen

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

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

Die Verkehrseinnahmen im Konzern sind im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr von 446,2 Mio. € auf 370,7 Mio. € gesunken. Die Mindereinnahmen sind vor allem auf den massiven Fahrgastrückgang aufgrund der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen. Zudem wurde im Rahmen der Endabrechnung der Einnahmeaufteilung durch den HVV für das Jahr 2019 für die HOCHBAHN statt des ursprünglich angenommenen Anteilssatzes von 48,75% ein Anteilssatz von 48,55% festgestellt, der auch für den aktuellen Berichtszeitraum zum Ansatz kommt. Die Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2020 um durchschnittlich 1,3% hat nur zu vergleichsweise geringfügigen Mehreinnahmen geführt.

Die aktivierten Eigenleistungen belaufen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 29,4 Mio. € und liegen damit auf dem Niveau des Vorjahres in Höhe von 29,2 Mio. €. Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 149,4 Mio. € und überschreiten damit den Vorjahreswert in Höhe von 69,4 Mio. € um 80,0 Mio. €. Dies ist vor allem auf die Zunahme erhaltener Zuschüsse von 25,9 Mio. € auf 128,3 Mio. € zurückzuführen. Neben projektbezogenen Zuschüssen, beispielsweise für Planungsleistungen der U-Bahn-Netzerweiterung, erhielt die HOCHBAHN sogenannte Corona-Billigkeitsleistungen des Bundes und der FHH in Höhe von 104,0 Mio. € zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19.

Die Gesamtleistung des Konzerns verminderte sich im Berichtsjahr 2020 um 7,6 Mio. € auf 641,1 Mio. €.

Der Materialaufwand ist im Vorjahresvergleich um 3,5 Mio. € auf 179,7 Mio. € gestiegen. Dies ist vor allem auf die Zunahme des Verbrauchs von Ersatzteilen für U-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe DT5 zurückzuführen, nachdem die Gewährleistung abgelaufen ist. Daneben haben die IT-Kosten zugenommen, unter anderem um das mobile Arbeiten zu ermöglichen.

Bei den Personalaufwendungen entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr von 29,8 Mio. € aufgrund von Zuführungen zu diversen Personalrückstellungen und der Zahlung einer Corona-Prämie.

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 53,7 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Das Konzernjahresergebnis 2020 hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,6 Mio. € auf einen Konzernjahresüberschuss von 0,5 Mio. € vermindert. Dies ist vor allem auf den Anstieg der Personalaufwendungen zurückzuführen. Dadurch hat die operative Ertragskraft im Konzern abgenommen. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 43,7 Mio. € auf 24,6 Mio. € gesunken.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN liegt im Jahr 2020 mit 84,7% um 5,4 Prozentpunkte unter dem entsprechenden Vorjahreswert (90,1%).

Jahresergebnisse im Konzern (Mio. €)	2020	2019	2018
Konzernjahresergebnis	0,5	5,1	-11,1

Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN (%)	2020	2019	2018
Kostendeckungsgrad	84,7	90,1	92,2

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2020 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Investitionszuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2020	9,9 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-195,3 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-184,0 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 450,2 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2020	80,8 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2020 besteht aus liquiden Mitteln (+ 80,8 Mio. €).

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht durch Mittel der Innenfinanzierung gedeckt werden kann, grundsätzlich durch langfristiges Fremdkapital gedeckt. Zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von 226,3 Mio. € und zur planmäßigen Tilgung von Darlehen in Höhe von 80,1 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2020 zwei langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 64,9 Mio. € aufgenommen. Der übrige Finanzbedarf wurde bis zur Begebung eines Green Bonds in Höhe von 500,0 Mio. € im Februar 2021 aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns gedeckt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 1.063,5 Mio. €. Damit ergibt sich ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 15,4 Mio. € bzw. 1,4%.

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 2020 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 2020 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 224,4 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 77,7% an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 174,4 Mio. € wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 63,8 Mio. €, auf Maßnahmen für den U-Bahn-Neubau (Bau einer Kehr- und Abstellanlage, Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken, Verbindungsbauwerk Haltestelle Elbbrücken zur S-Bahn, Verlängerung der U4 zur Horner Geest, U5 Ost) 18,8 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 17,9 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 15,7 Mio. €, auf Streckenbauwerke 9,7 Mio. €, auf den Neubau der U-Bahn-Werkstatt Billstedt 6,8 Mio. €, auf den Ersatz der Kommunikationstechnik 6,4 Mio. €, auf die Optimierung des Signalsystems 3,1 Mio. € sowie auf den Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde 2,4 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 41,5 Mio. € investiert, davon 15,9 Mio. € für Busbeschaffungen, 12,7 Mio. € für die Elektrifizierung von Busbetriebshöfen, 7,3 Mio. € für (bebaute) Grundstücke sowie 3,2 Mio. € für den Ausbau des Betriebshofes Alsterdorf.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 6,9 Mio. € investiert, unter anderem 1,7 Mio. € in die Beschaffung von (Standard-)Hard- und Software, 1,6 Mio. € in den Ersatz von Fahrkartenautomaten, jeweils 0,7 Mio. € in die Neugestaltung von Servicestellen und in die Beschaffung von SAP-Lizenzen sowie 0,6 Mio. € in den E-Ticketing-Vollbetrieb.

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen den Kauf von Geldmarktfondsanteilen in Höhe von 1,6 Mio. €, die der Finanzierung von Altersteilzeit- und Arbeitszeitlangzeitguthaben dienen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen der HOCHBAHN	2020 Mio. €	2020 Anteil %	2019 Mio. €	2018 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
DT5	63,8	28,4	75,9	87,6
U-Bahn-Neubau U4	11,1	5,0	8,0	20,6
U-Bahn-Neubau U5	7,7	3,4	1,3	0,0
Haltestelle Oldenfelde	2,4	1,1	8,4	4,8
U-Bahn-Werkstatt Billstedt	6,8	3,0	11,9	12,6
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	82,6	36,8	106,9	77,0
Zwischensumme U-Bahn	174,4	77,7	212,4	202,6
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	41,5	18,5	105,9	74,8
Zwischensumme Bus	41,5	18,5	105,9	74,8
Gemeinsame Anlagen	6,9	3,1	4,5	4,8
Finanzanlagen	1,6	0,7	1,3	10,1
Gesamtinvestitionen	224,4	100,0	324,1	292,3

Bei den in den Konzern einbezogenen Unternehmen wurden ca. 1,9 Mio. € investiert. Wesentliche Investitionen erfolgten bei FFG (0,8 Mio. €) und TREG (0,8 Mio. €).

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich zum 31. Dezember 2020 gegenüber dem Vorjahr um 199,1 Mio. € und damit um 12,0 % auf 1.855,2 Mio. € erhöht. Dies ist auf der Aktivseite im Wesentlichen auf die Zunahme des Sachanlagevermögens zurückzuführen. Investiert wurde vor allem in die Neuanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen der Generation DT5 und in die Erweiterung des U-Bahn-Netzes bei der HOCHBAHN.

Parallel dazu haben sich auf der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aufgrund der Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns erhöht.

Die Eigenkapitalquote hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf 3,7 % verringert.

Aktiva	2020 Mio. €	2020 Anteil %	2019 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	1.626,4	87,7	1.512,5
Finanzanlagen	15,1	0,8	13,5
	1.641,5	88,5	1.526,0
Vorräte	36,4	2,0	34,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21,2	1,1	26,8
Flüssige Mittel	80,8	4,4	9,9
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	75,3	4,0	59,0
	213,7	11,5	130,2
Summe Aktiva	1.855,2	100,0	1.656,2
Passiva	2020 Mio. €	2020 Anteil %	2019 Mio. €
Eigenkapital/Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung	68,2	3,7	68,2
Sonderposten für Investitionszuschüsse	233,9	12,6	205,5
Pensionsrückstellungen	87,4	4,7	79,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.063,5	57,3	1.078,9
	1.453,0	78,3	1.431,7
Übrige Rückstellungen	125,6	6,8	132,1
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	41,7	2,2	62,0
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	234,9	12,7	30,4
	402,2	21,7	224,5
Summe Passiva	1.855,2	100,0	1.656,2

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 nichtfinanziellen Leistungsindikatoren spielen für die nachhaltige Entwicklung der HOCHBAHN eine wichtige Rolle. Zu den wesentlichen nichtfinanziellen Steuerungsgrößen zählen die Betriebsleistung, die Fahrgastzahlenentwicklung und die CO₂-Emissionen. Die Nutzwagenkilometer weisen die erbrachte Betriebsleistung der HOCHBAHN aus. Sie beinhalten die bei der Verkehrsbedienung zurückgelegte Entfernung ohne Leerkilometer.

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 23 Beschäftigte gesunken.

	2020	2019
Vollzeitbeschäftigte	6.380 (5.495)	6.196 (5.312)
Teilzeitbeschäftigte	1.289 (592)	1.506 (529)
Auszubildende	157 (123)	147 (117)
Mitarbeiter*innen gesamt	7.826 (6.210)	7.849 (5.958)

(In Klammern = HOCHBAHN)

Tarifabschluss

Die im Jahr 2020 geführten Verhandlungen hinsichtlich des von der Gewerkschaft ver.di fristgerecht zum 31. Dezember 2019 gekündigten Manteltarifvertrags und des zum 31. August 2020 gekündigten Entgelttarifvertrags wurden im Jahr 2020 erstmals seit 30 Jahren von Warnstreiks begleitet. Im Dezember 2020 konnte mit ver.di im Rahmen einer Schlichtung Einigkeit erzielt werden.

Der neu vereinbarte Entgelttarifvertrag beinhaltet eine Entgelterhöhung ab dem 1. April 2021 um 1,4% (mind. 50 €) und ab dem 1. April 2022 um weitere 1,8% bei einer Laufzeit vom 1. September 2020 bis 31. Dezember 2022. Zudem wurde im Dezember 2020 eine Corona-Prämie in Höhe von 950 Euro gezahlt.

Der zum 31. Dezember 2019 gekündigte Manteltarifvertrag wurde wieder in Kraft gesetzt und bis zum 31. Dezember 2021 verlängert.

Ab dem Jahr 2021 werden das Urlaubsgeld und die Jahressonderzahlung zu einer Sonderzahlung zusammengefasst und betragen zusammen 80% der tariflichen Regelvergütung. Zudem ist zukünftig der 24. Dezember und 31. Dezember eines Jahres arbeitsfrei und Beschäftigte im Schichtbetrieb erhalten zwei zusätzliche freie Tage.

Für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Fahr- und Betriebsdienstes wurde ab dem 1. Juni 2021 eine Eingruppierung in die Entgeltgruppe EG5 statt der EG4 vereinbart. Gesonderte Verhandlungen zur Ein-/Umgruppierung für die Beschäftigten der technischen Dienste sowie zur Reduzierung von Belastungen bei der Arbeit sind mit der Gewerkschaft im Jahr 2021 vorgesehen.

Berufsausbildung / Duales Studium

Im Jahr 2020 bildete die HOCHBAHN durchschnittlich 121 Auszubildende und dual Studierende in 17 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen aus, darunter auch zwölf Auszubildende in Teilzeit. Zum Herbst 2020 wurde das Angebot an dualen Studiengängen um die Fachrichtung Wirtschaftsingenieurwesen Bau und Immobilien an der hs21 Buxtehude ergänzt.

Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden liegt derzeit bei 31%. Der Frauenanteil im technisch-gewerblichen Bereich liegt derzeit bei 20%.

Von 32 Absolventen und Absolventinnen im Jahr 2020 wurden insgesamt 30 (94 %) Auszubildende und dual Studierende nach ihrer Ausbildung übernommen, darunter die ersten Absolventinnen des im Jahr 2017 gestarteten Programms der Teilzeitausbildung zur Kauffrau für Dialogmarketing.

Zur Förderung des digitalen Arbeitens und Lernens wurden die neuen Auszubildenden-Jahrgänge mit Tablets ausgestattet, ein fachliches digitales Lernportal für die technisch-gewerbliche Ausbildung eingesetzt und digitale Tools im Rahmen der Zusammenarbeit implementiert. Zudem wurde im Sommer 2020 das Onboarding erfolgreich in einem hybriden Format durchgeführt.

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 2020 insgesamt 52 der bislang 123 am Ausbildungsprogramm beteiligten Einwanderinnen und Einwanderer in den Busfahrdienst übernommen. Im Jahr 2020 wurden zwei Ausbildungslehrgänge mit insgesamt 37 Teilnehmenden gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch im Jahr 2021 vorgesehen.

Diversity

Homeoffice-Befragung

Eine vielfältige Belegschaft hat unterschiedliche Bedürfnisse hinsichtlich Arbeitszeit und Arbeitsort. Die Betrachtung dieses Themas ist auch ein Teil des Diversity Managements. Im Corona-Jahr 2020 lag ein besonderes Augenmerk auf dem mobilen Arbeiten. Während der Zeit des Lockdowns wurde, wissenschaftlich begleitet von Frau Prof. Prisc Brosi (Kühne Logistics University), eine dreiteilige Befragung zum Thema Homeoffice unter denjenigen Mitarbeitenden durchgeführt, die in dieser Phase ganz oder teilweise von zu Hause gearbeitet hatten. Die Antworten der Mitarbeitenden haben wertvolle Hinweise darauf gegeben, wie das mobile Arbeiten bei der HOCHBAHN in Zukunft ausgestaltet werden könnte. Die gesamtheitliche Betrachtung und Weiterentwicklung dieses Themas erfolgt seit Herbst 2020 durch eine bereichsübergreifende Arbeitsgruppe.

Pride-Bus

Die HOCHBAHN hatte geplant, im Rahmen des Christopher Street Days mit einem Truck an der Pride-Parade teilzunehmen. Da diese Veranstaltung coronabedingt ausfiel, wurde stattdessen ein Bus mit der Regenbogenfahne und weiterem Queer-Design beklebt und fährt seit Ende Juli 2020 für ca. ein Jahr als Pride-Bus auf verschiedenen Linien. Damit wird ein sichtbares Zeichen in die Stadt ausgesendet, dass das Thema Queer ein Teil der inklusiven HOCHBAHN-Kultur darstellt.

Zielwerte für den Frauenanteil in Führungspositionen

Der Aufsichtsrat der HOCHBAHN hat am 12. Dezember 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil von mindestens 37,5% für den Aufsichtsrat und von mindestens 25% für den Vorstand beschlossen. In der Aufsichtsratssitzung am 2. März 2017 wurde nachträglich festgelegt, dass diese Quoten bis zum 31. Dezember 2020 gelten sollen. Zum Stichtag 31. Dezember 2020 liegt der Anteil von weiblichen Aufsichtsratsmitgliedern mit 31,3% unterhalb der angestrebten Zielgröße. Der Frauenanteil des Vorstandes entsprach mit 25% dem Zielwert.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 2. März 2017 über seine festgelegte Geschlechterquote für die erste und zweite Managementebene unterhalb des Vorstands informiert. Entsprechend § 111 Abs. 5 und § 76 Abs. 4 AktG, welche durch das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männer an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst eingefügt wurden, haben die Gremien der HOCHBAHN die Zielvorgaben für den Frauenanteil für die erste Managementebene unter Berücksichtigung der Geschäftsführer der Tochtergesellschaften mit mindestens 28% und für die zweite Managementebene mit mindestens 19% festgelegt. Beide Zielwerte gelten bis zum 31. Dezember 2020.

Während zum Stichtag 31. Dezember 2020 die Zielvorgabe für die erste Managementebene mit 22% verfehlt wurde, wurde die Zielvorgabe für die zweite Managementebene mit 20% erreicht. Die HOCHBAHN ist weiterhin bestrebt die festgelegten Zielwerte für alle Managementebenen zu erreichen.

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 Instandhaltung der Busflotte der HOCHBAHN auch die allgemeine Fahrzeugtechnik sowie 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 2020 ist geprägt durch die im zweiten Halbjahr erfolgte Einstellung des Geschäfts mit Aufzugsanlagen für die HOCHBAHN.

Die FFG erbringt ihre Leistungen an sechs Standorten:

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

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

Die Fokussierung des Unternehmens auf eine kontinuierliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wurde, wie in den vergangenen Jahren, auch im Geschäftsjahr 2020 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.

Als Full-Service-Dienstleister im Bereich des Bus-Flottenmanagements für die HOCHBAHN ist die FFG dafür zuständig, neben der Sicherstellung wettbewerbsfähiger Instandhaltungskosten auch eine insgesamt wirtschaftliche Optimierung der Busflotte unter Berücksichtigung höchster Sicherheitsstandards zu erreichen. 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 unverändert als eine besondere Chance für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit verstanden. Im Bereich der Infrastrukturwerkstätten wird der Prozess einer kontinuierlichen Verbesserung der Abläufe fortgesetzt, um die steigenden Anforderungen der Kunden an die Verfügbarkeit der infrastrukturellen Anlagen erfüllen zu können.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung) von T€ 1.591 (Vorjahr T€ 1.647) 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.

In der Sparte Bausanierung stiegen die Umsätze inkl. Bestandsveränderung gegenüber dem Vorjahr um T€ 445, beim Ergebnis waren hingegen Einbußen aufgrund der Wettbewerbssituation von T€ 543 hinzunehmen. Grundsätzlich ist die Sparte nach wie vor erfolgreich am Markt.

In der Sparte Technische Dienstleistungen sorgte der strategische Rückzug aus Aufträgen außerhalb Hamburgs für einen Umsatzrückgang von T€ 4.472. Infolgedessen sank das Ergebnis um T€ 224 im Vergleich zum Vorjahr.

In der Sparte Gebäudereinigung haben sich die Umsätze ebenfalls aufgrund strategischer Entscheidungen um T€ 817 vermindert. Das Ergebnis ist aufgrund des Umsatzrückgangs um T€ 39 gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Die Umsatzrentabilität bezogen auf das Ergebnis vor Steuern beträgt 1,8% und liegt um 1,6 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau.

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

Die TEREK hat mit dem Jahreswechsel 2020/2021 die strategische Neuausrichtung zur Erlangung der Inhouse-Vergabefähigkeit abgeschlossen. Hieraus werden positive Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft erwartet. Im Bereich der Gebäudereinigung ist dem Risiko des Verlustes der Wettbewerbsfähigkeit durch die Verbesserung der Kostenstruktur und der Effizienz zu begegnen.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung und Garantiedividende) von T€ 722 (Vorjahr T€ 1.575).

HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH

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

Die auf Langfristigkeit und Nachhaltigkeit angelegte Politik der Gesellschaft konnte auch im Jahr 2020 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 Erwirtschaftung 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 ist mit 0,43% gegenüber dem Vorjahr (0,24%) ebenso wie der Anteil der länger als drei Monate leerstehenden Wohnungen mit 0,17% gegenüber dem Vorjahr (0,11%) leicht gestiegen. Die Sollmieten konnten gegenüber dem Vorjahr um T€ 166 auf T€ 11.801 (Vorjahr T€ 11.635) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf Mieterhöhungen zurückzuführen ist. Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresüberschuss vor Gewinnabführung von T€ 2.494 (Vorjahr T€ 2.647).

HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

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

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

Im Sicherheitsdienst sind 357.630 (Vorjahr: 351.890) Stunden geleistet worden und im Fahrkartenprüfdienst 121.813 (Vorjahr 130.927) Stunden. Von den im Sicherheitsdienst geleisteten Stunden entfallen 125.426 (Vorjahr: 120.180) Stunden auf die Grundlast und 232.204 (Vorjahr: 231.710) Stunden auf die Zusatzlast.

Das Risiko-Chancen-Management wird über die Risikoinventur abgebildet und in regelmäßigen Abständen erstellt. Ein Hauptrisiko der zukünftigen Entwicklung besteht in der Reduzierung oder der Einstellung 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 T€ 233 (Vorjahr: T€ 159) erzielt worden ist. Maßgeblichen Einfluss auf das Jahresergebnis haben die mit der HOCHBAHN vereinbarten Stundensätze, während die Zusatzlast für die FHH kostendeckend erbracht wird.

4. PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

4.1 Prognosebericht

Die andauernde Coronavirus-Pandemie führt zu gravierenden Änderungen der Rahmenbedingungen. Die Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2021 sind noch nicht quantifizierbar. Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 11. Dezember 2020 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2021.

Der Hamburg-Takt: die Nachhaltigkeits- und Resilienzstrategie für den ÖPNV

Der Beginn des Jahres 2020 stand unter der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe des Klimaschutzes. Die Bürgerschaft erhob den Klimaschutz mit der Aufnahme in die Präambel der Hamburger Verfassung zum Staatsziel. Einhergehend wurde ein Klimaschutzgesetz sowie die 1. Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes beschlossen.

Erklärtes Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen in Hamburg um 55% gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. Um diese Vorgabe zu erreichen, hat sich die Stadt sektorenbezogene Ziele gesetzt. Mehr als ein Viertel der heutigen CO₂-Emissionen werden durch den Sektor Verkehr verursacht. Im Vergleich zu 1990 fanden hier keine nennenswerten CO₂-Einsparungen statt. Zur Umkehr dieses Trends führt der Klimaplan im sogenannten „Transformationspfad Mobilitätswende“ Maßnahmen auf, die das Erreichen der Klimaszutzziele im Sektor Verkehr bis 2030 sicherstellen sollen. Relevantester Baustein ist die ÖPNV-Strategie der Stadt: Der Hamburg-Takt. Mit den Maßnahmen des Hamburg-Takts soll den Hamburger Einwohnern mehr Mobilität und mehr Lebensqualität bei weniger Emissionen geboten werden. Der Hamburg-Takt steht synonym für einen Paradigmenwechsel im ÖPNV. Ziel ist es, dass jeder überall in Hamburg binnen fünf Minuten ein adäquates öffentliches Mobilitätsangebot erreichen kann. Das beinhaltet aufgrund der dispersen Struktur Hamburgs die Integration von On-Demand- und Sharing-Angeboten in den ÖPNV. Im Kern beinhaltet der Hamburg-Takt die Philosophie, dass sich das Mobilitätsangebot an den Menschen und ihren sich kontinuierlich verändernden Bedürfnissen ausrichten muss. Das gilt sowohl für das Angebot als auch für den Service. Damit soll ein Modal Shift vom privaten Pkw zum ÖPNV erreicht werden. Infolgedessen soll der Modal Split Anteil zugunsten des ÖPNV von 22% in 2017 auf 30% in 2030 steigen.

Der Paradigmenwechsel im Angebot des ÖPNV wird bereits seit 2018 deutlich. Mit diversen Maßnahmen zur Angebotsverbesserung zum Fahrplanwechsel 2018/19 (Zuwachs + 1,7% Bus, + 5,2% U-Bahn) und zum Fahrplanwechsel 2019/20 (Zuwachs + 4,4% Bus, + 2,5% U-Bahn) wurde das Angebot im Vergleich zur zurückliegenden Dekade deutlich gesteigert.

Der Ausbau des ÖPNV war das zentrale Thema der Bürgerschaftswahl im Februar 2020. Im Ergebnis gründete die wiedergewählte rot-grüne Koalition im Juni 2020 eine eigene Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Der Hamburg-Takt wurde als relevantes Thema der Regierungsarbeit in der Legislatur 2020 bis 2025 eingestuft. Zudem wurde durch die Koalitionspartner eine Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende unter der Leitung des Ersten Bürgermeisters eingerichtet.

Der Hamburg-Takt in der Corona-Krise

Um die Geschäftsgrundlage der HOCHBAHN als öffentliches Unternehmen zu sichern, gilt es nun, die Aufmerksamkeit der HOCHBAHN auf die Rückgewinnung der Kundinnen und Kunden sowie die Kundenbindung zu richten.

Der Erfolg der HOCHBAHN hängt unmittelbar von der Fähigkeit des Unternehmens ab, so schnell wie möglich widerstandsfähig gegen die Auswirkungen der Corona-Krise zu werden. Dabei gilt es, ganz im Sinne des Hamburg-Takts, den ÖPNV an den sich ändernden Kundenbedürfnissen auszurichten.

Das Augenmerk liegt daher auf Maßnahmen, die eine hohe Relevanz für die Mobilitätswende bis 2030 haben aber ebenso der Kundenrückgewinnung dienen. So wurde durch die HOCHBAHN ein Maßnahmenbündel geschnürt, das sogenannte Anti-Corona-Paket, das auf verschiedenen Bausteinen aufbaut.

Ein Baustein ist die Digitalisierung und Flexibilisierung von Tarif und Vertrieb. Mit der Möglichkeit zur Abo-Pause bis Ende August 2020 konnte erfolgreich der hohen Zahl an Abo-Kündigungen entgegen gewirkt werden. Zudem wurden das Abo mit der Aktion „Share your Abo“ aufgewertet. Eine weitere Maßnahme war die Einführung des Sommerickets. Diese war eng verbunden mit dem Launch der hvv switch App, der zentralen Mobilitätsplattform, die in Zukunft alle privaten und öffentlichen Mobilitätsanbieter der Stadt inklusive des Rechnungsprozesses in einer App integrieren soll.

Ein weiterer Baustein ist das Angebot selbst. So hat der Senat gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen entschieden, das Angebot im ersten wie auch im zweiten Lockdown weiter aufrecht zu erhalten. So kann für die verbliebenen Kundinnen und Kunden auch in der Krise ein hochattraktives ÖPNV-Angebot gewährleistet werden. Zudem wurde im ersten Lockdown beim Nachtverkehr ein zusätzliches On-Demand-Angebot mit Taxen und MOIA geschaffen.

Zur besseren Fahrgastlenkung wurde eine sogenannte Corona-Wegeleitung an ausgewählten U-Bahn-Haltestellen eingeführt. Dieses Konzept wurde von der S-Bahn Hamburg übernommen. Der Gedanke und die Weiterentwicklung der gemeinsamen Wegeleitung und einheitlichen Kundeninformation soll noch im Jahr 2021 in einem verkehrsunternehmensübergreifenden Projekt, der Innovationshaltestelle am Dammtor/Stephansplatz, als Pilot realisiert werden.

Der Hamburg-Takt nach der Corona-Krise

Vor, während und auch nach der Krise bilden die drei Systeme Schnellbahn, Bus und Fähre das Rückgrat des Hamburg-Takts. Der Ausbau des U-Bahn-Netzes ist weiterhin eines der zentralen Projekte der Stadt Hamburg (Verlängerung der U4 auf die Horner Geest und den Kleinen Grasbrook, Planung der neuen Linie U5).

Zudem muss das U-Bahn-Bestandsnetz leistungsfähig, stabil und zuverlässig ausgebaut werden. Zu erwarten ist spätestens bis Mitte der 2020er Jahre ein Fahrgastzahlenäquivalent zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019. Mit steigenden Fahrgastzahlen wird sich der Fokus wieder auf Taktverdichtungen bei der U-Bahn richten. Die kommenden Jahre werden dementsprechend zur Ertüchtigung des Bestandsnetzes genutzt.

Für die U-Bahn wurde die letztmögliche Beschaffungsoption von DT5-Fahrzeugen in einem Umfang von 32 Fahrzeugen wahrgenommen. Somit ist eine Handlungsfähigkeit für Leistungsausweitungen in Abhängigkeit von einem steilen Kurvenverlauf zur Fahrgastrückgewinnung gewährleistet.

Auch beim Bus liegt der Fokus der kommenden Jahre beim Aus- und Umbau der Infrastruktur. Die HOCHBAHN hat im Jahr 2020 mit den Planungen für einen neuen Busbetriebshof in Meiendorf begonnen. Der Umbau der Bestandsbetriebshöfe auf die Anforderungen der E-Mobilität auch unter Berücksichtigung von Wasserstoff wird weiter vorangetrieben. Gleiches gilt für den Ausbau der Businfrastruktur auf der Straße.

Hingegen steht der Anstieg der Betriebsleistung bei Bus und Bahn bis 2030 in klarer Abhängigkeit zur weiteren Entwicklung des coronabedingten Mobilitätsverhaltens nach der Pandemie. Fokus der Kundenrückgewinnung in den kommenden Jahren liegt zunächst unter anderem bei weiteren Maßnahmen zur Flexibilisierung des Tarifs, aber auch dem weiteren Ausbau von switch Punkten und der Tiefenintegration weiterer Anbieter in die hvv switch App.

Somit gilt es auch bei der Bewältigung der Krise, die langfristige Strategie der HOCHBAHN und des ÖPNV in Hamburg im Blick zu behalten. Handlungsentscheidungen werden auf die aktuelle Krise und die Kundenrückgewinnung ausgerichtet, allerdings mit Blick auf die strategische Umsetzung des Hamburg-Takts bis 2030 und somit auch auf die Verpflichtungen der Stadt zum Klimaschutz.

Der Hamburg-Takt ist somit die Nachhaltigkeits- und Resilienzstrategie für den ÖPNV in Hamburg – das gilt sowohl für die aktuelle Corona-Krise als auch für den Klimaschutz unter dem Credo „Mehr Mobilität bei weniger Emissionen“.

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. Im Jahr 2011 wurde daher ein Programm zum beschleunigten Ausbau durch die Freie und Hansestadt Hamburg initiiert. Im Zuge dieses Programms wurden bis Ende 2019 bereits 40 U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Vier weitere Haltestellen (Landungsbrücken, Klein Borstel, Fuhsbüttel Nord und Straßburger Straße) konnten im Jahr 2020 barrierefrei in Betrieb genommen werden, sodass zum Jahreswechsel 2020/2021 nun 82 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut sind. Der Ausbaugrad beträgt somit rund 88%.

Darüber hinaus begannen im Jahr 2020 die Bauarbeiten an vier weiteren Haltestellen (Jungfernstieg, Steinstraße, Rathaus und Mönckebergstraße). Die barrierefreie Inbetriebnahme der Haltestellen Jungfernstieg und Steinstraße ist für Frühjahr 2021 geplant.

Der Baubeginn für die Haltestellen Mönckebergstraße und Rathaus ist im Sommer 2020 erfolgt. Ab Ende Januar 2021 beginnen im Rahmen einer rund 14-monatigen Betriebsunterbrechung die Umbauarbeiten an den Bahnsteigen dieser beiden Haltestellen. Die Inbetriebnahme dieser Haltestellen kann dann voraussichtlich im Jahr 2022 erfolgen.

Die Genehmigungsverfahren für drei weitere Haltestellen (Alsterdorf, Hudtwalckerstraße und Messberg), deren Umbaubeginn für das Jahr 2022 geplant ist, sollen zum Sommer 2021 starten.

Im Jahr 2021 sollen zudem die Planungen für die Haltestellen Sie- richstraße und Saarlandstraße aufgenommen werden. Entsprechende Förderanträge für Planungsmittel werden derzeit erstellt.

Netzentwicklung U-Bahn

Ziel Hamburgs ist es, den ÖPNV künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Zum Jahreswechsel 2020/2021 waren die nachstehenden Netzerweiterungsmaßnahmen für die U-Bahn in Bearbeitung:

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

Für den Neubau der Haltestelle Fuhlsbüttler Straße auf dem östlichen Linienast der U-Bahn-Linie U3 zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße wurde der Förderantrag für die Planungsmittel der Grundlagenermittlung, Vor- und Entwurfsplanung bewilligt. Entsprechende Aufträge wurden vergeben. Die Grundlagenermittlungen sind abgeschlossen. Derzeit ist die Vorentwurfsplanung in Arbeit.

Im Herbst 2020 hat zudem der Beteiligungsauftakt stattgefunden. Hiernach wird die Haltestellenlage im Stadtteil überwiegend begrüßt. Die Themenkomplexe Zugangsanlagen, Umfeldgestaltung und Gestaltung der Haltestelle sollen im Frühjahr 2021 in einem weiteren Schritt der Beteiligung zur Diskussion gestellt werden.

Für das Projekt Verlängerung der U4 auf den kleinen Grasbrook hat die HOCHBAHN im April 2020 einen Zuwendungsbescheid über 4,4 Mio. € für Planungsleistungen bis zur Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI) erhalten. Aufgrund der städtebaulich herausragenden Bedeutung der geplanten Trasse wird ein vorlaufender Realisierungswettbewerb für Ingenieure und Architekten durchgeführt. Ziel des Wettbewerbs ist die Herausarbeitung einer Grundsatzvariante, die die Einbindung in den neuen Stadtteil technisch, gestalterisch und wirtschaftlich optimal umsetzt. Der Abschluss des Realisierungswettbewerbs ist für Anfang 2022, der Abschluss der Vorplanung für Ende 2022 geplant.

Im Projekt Verlängerung der U4 auf die Horner Geest hat die HOCHBAHN mit Schreiben vom 13. Februar 2020 den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der U4 Horner Geest vom Rechtsamt erhalten. Im September 2020 wurde der GVFG-Antrag (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) für das Projekt von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende beim zuständigen Bundesministerium BMVI zur Prüfung eingereicht.

Zum Jahreswechsel 2020/2021 finden abschnittsweise die Arbeiten zur Beseitigung etwaiger aufgefundener Kampfmittel statt. Die Transportleitung zur Abwasseraufbereitungsanlage wird derzeit ebenfalls errichtet. In der vergangenen Baumfällperiode 2019/2020 wurden im Februar 2020 bereits 190 Bäume gefällt. In der aktuellen Baumfällperiode wurden weitere 350 Bäume gefällt. Der Auftragnehmer der Vorabmaßnahmen hat seine Arbeiten größtenteils erledigt. Hierzu gehörten unter anderem die Errichtung von vier Leitungsbrücken. Am 9. Dezember 2020 wurde der Hauptauftragnehmer für den Abschnitt 1 unter Vertrag genommen. Der Spatenstich zum Bau der U4 Horner Geest hat im Februar 2021 stattgefunden. Mit Beginn der vorbereitenden Bautätigkeiten Anfang 2020 hat ebenfalls die Baustellenkommunikation rund um die U4 Horner Geest begonnen.

Die Planungen für den Neubau der U-Bahn-Linie U5 wurden im Berichtsjahr weiter fortgeführt.

Das Planfeststellungsverfahren für den Planungsabschnitt U5 Ost (Bramfeld – City Nord, Antrag vom 20. März 2019) wurde um einen Änderungsantrag einschließlich öffentlicher Auslegung ergänzt. Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie ist von der Planfeststellungsbehörde eine Online-Konsultation (Ersatz für Erörterungstermin) im Zeitraum 21. bis 30. Oktober 2020 durchgeführt worden. Alle Erwidierungen und ergänzenden Stellungnahmen dieses Verfahrensschrittes konnten bis Anfang 2021 durch die HOCHBAHN übergeben werden. Im November 2020 reichte die HOCHBAHN bei der Planfeststellungsbehörde einen zweiten Änderungsantrag ein.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden die Planungen sowie die Abstimmungen mit den städtischen Dienststellen, Fachgutachtern und Anliegern planmäßig so weit vorangetrieben, dass unmittelbar nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses die Hauptbauleistungen ausgeschrieben werden können. Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgrund der vorgenannten Umstände erst im 1. Halbjahr 2021 erwartet. Der Baubeginn wird unverändert für Ende 2021 angestrebt.

Die Baustellenkommunikation zum Baustart für den ersten Abschnitt der U5 von Bramfeld bis zur City Nord befindet sich in Vorbereitung. Ein erster Baustein ist ein öffentlicher Prozess zur Suche und Festlegung der finalen Haltestellenamen, die fortan in der Kommunikation verwendet werden sollen.

Das Entsorgungsmanagement für die nicht bzw. nur gering belasteten Aushubböden wurde soweit fortgeführt, dass für eine Zwischenlagerfläche im Hamburger Hafen ein Letter of Intent (LOI) mit der Hamburg Port Authority sowie ein Vorvertrag mit HOLCIM als Betreiber des zu verfüllenden Steinbruchs geschlossen werden konnte. Die Planungen für die Zwischenlagerfläche starteten 2020, das notwendige Genehmigungsverfahren soll 2021 eingeleitet werden. Das Projekt U5 Ost befindet sich im avisierten Kostenrahmen.

Im Planungsabschnitt U5 Mitte (City Nord – Innenstadt – Arenen) konnten in allen Abschnitten die Vorplanungen soweit fortgeführt werden, dass Ende 2020 die gewählten Trassenlagen aller Abschnitte durch die politischen Gremien bestätigt worden sind. Dieser Prozess endete mit der Information und Beteiligung des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft am 5. Januar 2021. Parallel haben umfangreiche Presseberichterstattungen sowie stadtweite kommunikative Begleitungen stattgefunden.

Mit dem UKE wurde ein LOI für eine Haltestelle auf dem Klinikgelände geschlossen.

Im Jahr 2021 werden die laufenden Vorplanungen abgeschlossen und die Ausschreibungen für die folgenden Planungsphasen vorbereitet. Gemäß den Abstimmungen zwischen der FHH und HOCHBAHN konzentrieren sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen zunächst auf einen Abschnitt östlich der Alster (zwischen City Nord und Beethovenstraße). Der Zuwendungsantrag wird im 1. Halbjahr gestellt und soll Mitte 2021 durch die FHH bewilligt werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, in besonders komplexen Teilabschnitten, unter anderem im Innenstadtbereich und im Bereich der Arenen, die Vorplanungen weiter zu qualifizieren.

Projekt hvv switch

Mit dem erfolgreichen öffentlichen Launch der Mobilitätsplattform im Juni 2020 wurde ein zentraler Meilenstein im Projekt hvv switch erreicht. Mit dem Start wurde dem Nutzer in der App die Möglichkeit eines schnellen HVV-Ticket-Kaufs geboten, ergänzt um den sogenannten tiefenintegrierten Service von MOIA. Die Mobilitätsplattform

ermöglicht es dem Nutzer, den Ticketkauf bzw. die MOIA-Nutzung als „Service aus einer Hand“ zu erleben, begonnen bei der initialen Registrierung über die Auswahl eines Angebotes bis hin zur Nutzung und Abrechnung. Zusätzliche Registrierungen bei MOIA oder die Nutzung einer weiteren App sind nicht erforderlich.

Zugleich wurde die Marke „switchh“ durch „hvv switch“ abgelöst. hvv switch fungiert als Signal für ein neues Mobilitätsverständnis und Angebot in und um Hamburg. Mit hvv switch werden die Vorteile aus zwei Welten zusammengebracht: Der HVV als die Marke der Hamburger Metropolregion, die für zuverlässigen, modernen ÖPNV steht und alle relevanten Sharing-Angebote, als optimale Ergänzung zum ÖPNV.

Im weiteren Verlauf wird die Mobilitätsplattform sukzessive um neue Mobilitätsangebote und Funktionen erweitert. So wird mit SIXT share der erste Carsharing-Dienst in die Mobilitätsplattform integriert und dem Nutzer über die hvv switch-App zugänglich gemacht. Parallel ist geplant, mit den Realisierungsarbeiten für die Tiefenintegration des zweiten Carsharing-Dienstes Miles sowie des Scootersharing-Anbieters TIER zu starten. Darüber hinaus soll im zweiten Quartal das Angebot der hvv switch Punkte in die Mobilitätsplattform eingebunden werden, so dass die Nutzer über die hvv switch-App Informationen über Standorte, verfügbare Fahrzeuge und freie Stellplätze erhalten können. Bis zum Sommer 2021 soll zudem ein erster Pilot für ein digitales Mobilitätsbudget umgesetzt werden. Zielgruppe sind Unternehmen, die ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Mobilitätsbudget für geschäftliche und ggf. auch private Nutzung zur Verfügung stellen wollen. Mit Blick auf den im Oktober 2021 stattfindenden ITS-Weltkongress wird insbesondere im ersten Halbjahr 2021 auch der Realisierung und Erprobung der neuen Check-in/Be-out-Funktionalität eine große Aufmerksamkeit zukommen.

Im weiteren Verlauf des Jahres 2021 bis ins Jahr 2022 hinein sollen neben allgemeinen Funktionserweiterungen wie der Einbindung neuer Zahlungsmethoden weitere Mobilitätsangebote wie StadtRAD, SHARE NOW Cambio und Hansa Taxi tiefenintegriert werden.

Die Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform erfolgt im Jahr 2021 auch im Kontext des Reallabors Digitale Mobilität. Dieses dient der praktischen Erprobung verschiedener Mobilitätslösungen in und um Hamburg und wurde von der Nationalen Plattform Zukunft Mobilität initiiert, einem von der Bundesregierung eingesetzten Gremium zur Beobachtung und Analyse gegenwärtiger und zukünftiger Trends im Mobilitätsbereich.

Ausgehend vom Bestand der hvv switch Punkte sollen im Jahr 2021 und in den Folgejahren weitere hvv switch Punkte realisiert werden. Zudem soll die Ausstattung der hvv switch Punkte mit Ladeinfrastruktur weiter fortgesetzt werden.

E-Bus-System

Die Stadt Hamburg hat der HOCHBAHN und allen weiteren Hamburger Verkehrsunternehmen den politischen Auftrag erteilt, ab 2020 ausschließlich lokal emissionsfreie Busse zu beschaffen. Die komplette Flotte soll bis zum Anfang der Dreißigerjahre umgestellt sein.

Vor diesem Hintergrund wurden in den Jahren 2018 und 2019 bei der HOCHBAHN 30 Batteriebusse (20 Evobus und zehn Solaris) beschafft und in Betrieb genommen. Darüber hinaus sind insgesamt weitere 30 Batteriebusse für das Jahr 2020 bestellt worden. Bis zum Jahresende 2020 wurden hiervon sieben Batteriebusse ausgeliefert. Die ausstehenden 23 Busse sind zur Auslieferung im ersten Quartal 2021 vorgesehen. Für das Jahr 2021 ist die Beschaffung von 53 Bussen geplant.

Die Brennstoffzellentechnologie und somit der Einsatz von Wasserstoff bleiben für die HOCHBAHN eine Option, um die Reichweiten von E-Bussen deutlich zu erhöhen. Erste serienreife Batteriebusse mit Brennstoffzelle als Range Extender werden aus heutiger Sicht voraussichtlich für das 1. Halbjahr 2022 erwartet.

Neben den Fahrzeugen ist auch die Ausrichtung der Infrastruktur auf eine komplett elektrisch angetriebene Busflotte unerlässlich. Erste Maßnahmen wie die Errichtung von Ladevorrichtungen für E-Busse, Dacharbeitsplätze in der Werkstatt und die Qualifizierung des Personals, wurden bereits auf den Betriebshöfen Alsterdorf und Hummelsbüttel vorgenommen. Alle serienreifen Batteriebusse werden derzeit auf diesen beiden Betriebshöfen stationiert. Der Ausbau und die Erweiterung bereits vorhandener Kapazitäten auf dem Betriebshof Hummelsbüttel wurden im Jahr 2020 begonnen. Weitere Betriebshöfe folgen schrittweise in den Zwanzigerjahren. Auf den Betriebshöfen wird die Möglichkeit einer Nachrüstung für den Einsatz von Bussen mit Brennstoffzellentechnologie vorgehalten.

Die Neu- und Weiterentwicklung der digitalen Infrastruktur wird ebenfalls ein wichtiger Baustein für einen reibungslosen und effizienten Fahrgastbetrieb sein. In diesem Zusammenhang wird das vorhandene

Betriebshofmanagementsystem (BMS) zu einem E-BMS modifiziert. Ergänzend wurde ein Last- und Lademanagementsystem (LMS), mit dem der Strombezug und die Ladevorgänge abgestimmt und optimiert werden, entwickelt. Beide Systeme werden in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und optimiert.

Nachhaltige Kapitalmarktinstrumente

Zur Umsetzung des Klimaplanes der Stadt Hamburg und der Initiative „Hamburg-Takt/Integrierter ÖPNV“ wird die HOCHBAHN im Zeitraum 2021 bis 2024 voraussichtlich 2,1 Mrd. € in Fahrzeuge, Netzerweiterungs- sowie Erneuerungsprojekte investieren. Bis zum Jahr 2030 werden voraussichtlich weitere Investitionen in das Anlagevermögen in Milliardenhöhe nötig sein, um die Vorgaben des Aufgabenträgers und die damit verbundenen klimapolitischen Ziele realisieren zu können. Mittelfristig ergeben sich nach Berücksichtigung von Zuschüssen voraussichtlich Netto-Fremdfinanzierungen in Höhe von 1,4 Mrd. €.

In der Vergangenheit wurden Investitionen maßgeblich über Zuschüsse sowie klassische Fremddarlehen finanziert. Vor dem Hintergrund des zukünftig massiven Finanzierungsvolumens und der damit verbundenen Notwendigkeit der Diversifikation des Finanzierungsportfolios hat die HOCHBAHN unterschiedliche nachhaltige Kapitalmarktinstrumente sondiert, insbesondere die Begebung eines Green Bonds. In Vorbereitung auf die Begebung eines Green Bonds erfolgte durch die Agentur Fitch im September 2020 das Rating der HOCHBAHN, welches zur bestmöglichen Bewertung von AAA führte. Im Februar 2021 ist dann die Begebung eines Green Bonds in Höhe von 500,0 Mio. € erfolgt.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung

Für das Geschäftsjahr 2020 wurde im Konzern ein Jahresüberschuss nach Verlustausgleich erwartet, der auf dem Niveau des Vorjahres liegt. Tatsächlich wurde 2020 im Konzern ein Jahresüberschuss von 0,5 Mio. € erzielt, da es zu Umsatzrückgängen und gleichzeitig zu Kostenzunahmen kam.

Im Konzern wird für das Jahr 2021 ein Jahresüberschuss nach Verlustausgleich erwartet, der auf dem Niveau des Jahresüberschusses 2020 liegt.

4.2 Risikobericht

Risiko- und Chancenmanagement

Das konzernweite Risiko- und Chancenmanagement der HOCHBAHN regelt die systematische Identifikation, Quantifizierung, Steuerung und Kommunikation von Risiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben können.

Um ein zielgerichtetes RCM zu ermöglichen, werden wesentliche Grundlagen unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit angewandt. Diese sind im internen RCM-Handbuch beschrieben, werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben. Das zentrale Ziel des RCM besteht darin, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und wirksam zu steuern. Über die Ergebnisse der RCM-Inventuren werden Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig informiert.

Gemäß Handbuch sind Risiken und Chancen wie folgt definiert: „Mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen negativen (Risiken) beziehungsweise positiven (Chancen) Prognose beziehungsweise Zielabweichung führen können.“ Risiken beinhalten die Möglichkeit des Eintritts eines Schadens bzw. Nachteils sowie die negative Abweichung vom genehmigten Budget. Chancen bedeuten die Möglichkeit des Eintritts eines Zugewinns bzw. Vorteils und die positive Abweichung vom genehmigten Budget.

Die Auswirkungshöhen bei der Bewertung von Risiken und Chancen werden unterschieden in schwach (1–5 Mio. € Abweichung vom Budget), mittel (5–10 Mio. €) bzw. stark (> 10 Mio. €). Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist mit unwahrscheinlich, möglich bzw. wahrscheinlich anzugeben. Wesentliche Risiken sind durch eine mittlere bzw. starke Auswirkung sowie einen möglichen bzw. wahrscheinlichen Risikoeintritt definiert. Für die Bestimmung der Auswirkung ist die Netto-Position festgelegt.

Für den Umgang mit Risiken und Chancen werden im Rahmen der Inventuren soweit möglich dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Der regelmäßige Bewertungszeitraum sind die kommenden 12 Monate. Für Risiken und Chancen deren Eintritt außerhalb dieses Zeitraums liegen, kommen differenziertere Regelungen zur Anwendung. Eine Saldierung von Risiken und Chancen ist ausgeschlossen.

Risiken

Nachfolgend werden verschiedene wesentliche Risiken für die HOCHBAHN dargestellt sowie die Gesamtrisikoposition zum Ende des Jahres 2020 erläutert:

Unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs

Der HVV-Tarif bzw. die Tarifstruktur werden jährlich an die allgemeine Kostenentwicklung angepasst.

Vor der Coronavirus-Pandemie bestimmten das 365 Euro-Ticket oder der kostenlose Nahverkehr die politischen Tariffdiskussionen im ÖPNV in Deutschland, so auch in Hamburg. Ein 365 Euro-Abo für Hamburg entspricht einer Absenkung des Preises um ca. 65 % und führt zu Einnahmenverlusten. Ein so massiver Eingriff in die Tarifsystematik ist ohne Gegenfinanzierung durch die Aufgabenträger nicht auszugleichen.

Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen der Coronavirus-Pandemie ist das bisherige Verfahren zur Tariffortschreibung ausgesetzt. Das aktuelle System orientiert sich ausschließlich an der Inflationsrate. Dies kann dazu führen, dass Kostensteigerungen der HOCHBAHN (u.a. für Kraftstoffe, Personal) nur unzureichend abgebildet werden. Die jährliche Fortschreibung für 2021 betrug im Durchschnitt 1,4 %. Die Preisfestsetzung erfolgte diesmal ohne das Indexverfahren und ohne Strukturzuschlag.

Auswirkung von Baustellen

In den kommenden Jahren ist im HVV-Schnellbahnnetz mit einer Vielzahl von größeren Bautätigkeiten in Verbindung mit dem Neu- und Ausbau sowie der Wartung des Netzes zu rechnen. Dies betrifft sowohl die U-Bahn-Infrastruktur der HOCHBAHN als auch das S-Bahn-Netz, welches sich im Eigentum der Deutschen Bahn befindet.

Diese fremden und eigenen Baumaßnahmen führen zu einem reduzierten Verkehrsangebot bzw. zur vollständigen Einstellung der Verkehre auf den betreffenden Streckenabschnitten, welche sich erheblich auf die Fahrgastzahlen auswirken und nicht in jedem Fall mit Sicherheit vorher bestimmbar sind. Zu den Risiken, die sich auf die Nachfrage auswirken, gehören ferner Verzögerungen im Baufortschritt, ein fehlendes oder nur unzureichendes Angebot von Schienenersatzverkehren sowie ein nicht den Prognosen entsprechendes Kundenverhalten in Bezug auf alternative Verkehrsangebote. Dies kann dazu führen, dass die HVV-Tarifeinnahmen und deren Verteilung geringer ausfallen als geplant.

Wettbewerbsfähiges Personalkostenniveau

Die Coronavirus-Pandemie hat zu disruptiven Veränderungen in der Arbeitswelt geführt, die durch die Verlagerung einer Vielzahl von Tätigkeiten ins Homeoffice und durch den Einsatz digitaler Telefonie und Video-Konferenzen entstanden sind. Diese rasante Entwicklung der Digitalisierung wird die Arbeitswelt und das private Umfeld kurz- und mittelfristig weiter verändern und damit auch die Anforderungen an künftige Bewerber.

Die HOCHBAHN erwartet mittelfristig unverändert ein Rekrutierungsrisiko in praktisch allen Bereichen des Unternehmens. Das Risiko wird aus heutiger Sicht mittelfristig als stetig steigend bewertet. Allerdings wird aktuell eine erhöhte Nachfrage qualifizierter Bewerber als Auswirkung der durch die Coronavirus-Pandemie gewachsenen Unsicherheit im Arbeitsmarkt beobachtet. Diese Entwicklung wird jedoch als vorübergehend eingestuft. Trotz dieser verbesserten Bewerberlage wird das Vergütungsniveau für den Rekrutierungserfolg ein wesentlicher Erfolgsfaktor bleiben.

Die weitere Entwicklung des Arbeitsmarktes wird deshalb aufmerksam beobachtet.

Coronavirus-Pandemie

Die Coronavirus-Pandemie ist im Hinblick auf ihre gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung beispiellos. Auch mehr als ein Jahr nach dem Ausbruch sind die Folgen noch immer nicht seriös bewertbar. In der Metropolregion Hamburg werden das pandemische Geschehen und die vom Senat der FHH verordneten Maßnahmen aufmerksam verfolgt. Die konkreten Auswirkungen auf die HOCHBAHN-Gruppe sind aus heutiger Sicht kaum vorhersehbar.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat beschlossen, das öffentliche Nahverkehrsangebot in der Metropole während der Pandemie in wesentlichen Teilen beizubehalten.

Zu Beginn der Pandemie im Frühjahr 2020 hat die HOCHBAHN einen Einsatzstab als zentralen Ansprechpartner für die Hamburger Gesundheitsbehörde ins Leben gerufen. Ferner werden die Empfehlungen des Robert-Koch-Instituts im Umgang mit der Pandemie verfolgt, auf ihre betriebliche Umsetzbarkeit hin überprüft und konkrete Maßnahmen für die HOCHBAHN entwickelt. Dieser Maßnahmenkatalog wird ständig aktualisiert und steht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens über das Mitarbeiterportal mit hilfreichen Informationen und Hinweisen zur Verfügung.

Die Ziele dieses Maßnahmenkatalogs bestehen darin

- die Fahrgäste und die Beschäftigten vor einer Infektion zu schützen sowie
- einen stabilen U-Bahn- und Bus-Betriebs sicherzustellen.

Grundsätzlich kann die Pandemie alle internen Prozesse und Organisationseinheiten betreffen. Mit dem Ziel, Schäden abzuwenden und Risiken zu minimieren, haben Arbeitsgruppen unternehmensweit die wesentlichen internen Abläufe auf ihre „Pandemieanfälligkeit“ überprüft und Bewältigungsstrategien entwickelt.

In den Technikbereichen der HOCHBAHN sind bisher keine Einschränkungen infolge der Pandemie aufgetreten. Um einer möglichen pandemiebedingten Unterbrechung der Lieferketten bei Ersatzteilen vorzubeugen und U-Bahn- und Bus-Fahrzeuge einsatzbereit zu halten, wurde eine zusätzliche Bevorratung bei Ersatzteilen durchgeführt. Beim Werkstattpersonal wird mit mehreren voneinander unabhängigen Bereitschaftsgruppen gearbeitet. Ein pandemiebedingter Ausfall einer einzelnen Gruppe gefährdet daher nicht den Werkstattbetrieb im Ganzen. Eine Unterbrechung der Lieferkette bei wichtigen Ersatzteilen oder der Ausfall einer größeren Anzahl von Werkstattmitarbeiterinnen und -mitarbeitern kann dazu führen, dass Busse und/oder U-Bahn-Fahrzeuge nicht einsatzfähig sind.

Im Bus- und U-Bahn-Fahrdienst sowie in den dazugehörigen Betriebsfunktionen (z. B. Dienst- und Umlaufplanung) kann ein pandemiebedingter Ausfall des Personals die Aufrechterhaltung eines stabilen Betriebs erheblich gefährden.

Sowohl eine Unterbrechung der Lieferketten wie auch der Ausfall von Werkstatt- bzw. Fahrdienstmitarbeiterinnen und -mitarbeitern können dazu führen, dass die HOCHBAHN den zugrundeliegenden Fahrplan nicht erfüllen kann. Ein stabiler Betrieb wäre nicht sichergestellt. Die der HOCHBAHN zufallenden HVV-Einnahmen würden geringer ausfallen, was zu einem höheren Fehlbetrag führen würde. Die Auswirkungen können wesentlich sein.

Ein weiteres wesentliches Risiko für die HOCHBAHN besteht in der Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Metropolregion und den daraus resultierenden HVV-Einnahmen. Die verstärkte Verlagerung der Arbeit ins Homeoffice als unmittelbarer Folge der Pandemie sowie die vermehrte Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Arbeit, haben in einzelnen Monaten des abgelaufenen Geschäftsjahrs zu Fahrgastrückgängen von bis zu 70 % im Vorjahresvergleich geführt.

Für 2021 geht der HVV in seiner jüngsten Prognose nicht von der Aufholung der Fahrgastzahlen auf das Niveau vor der Pandemie aus. Diese Prognose beinhaltet die massiven Auswirkungen des Lockdowns von November 2020 bis Februar 2021. Aktuell werden Mindereinnahmen von 77,0 Mio. € erwartet, die in der Planung nicht enthalten sind. Zur Bewältigung dieses Risikos ist eine Fortschreibung des Budgets in der Vorbereitung. Fehlbetrag und Ergebnisausgleich werden sich erhöhen. Die Fortschreibung ist durch den Aufsichtsrat zu genehmigen.

Aufgrund der erheblichen Einnahmeausfälle durch die Pandemie hat der Bund zur Finanzierung des ÖPNV die Regionalisierungsmittel für das Jahr 2020 auf 2,5 Mrd. € erhöht. Die Beantragung von Mitteln aus diesem ÖPNV-Rettungsschirm durch die HOCHBAHN erfolgte per Ende September 2020. Für 2020 konnten Erträge aus den gewährten Billigkeitsleistungen in Höhe von 104,0 Mio. € verbucht werden.

Zusammenfassende Risikoposition

Im Jahr 2020 wurden turnusgemäß zwei RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Adhoc-Meldungen für unerwartet aufgetretene wesentliche Risiken erfolgten nicht. Zum Jahresende wurden bei der HOCHBAHN 86 Risiken identifiziert. Hiervon entfielen 25 auf die Kategorie „Technik/Organisation“, 24 auf „Kunden-/Lieferantenbeziehungen“, 16 auf „Allgemeine Rahmenbedingungen“, zwölf auf „Markt“ sowie zwei auf „Konzern“-Belange. In der Gesamtzahl sind ferner sieben „Coronavirus-Pandemie“-Risiken enthalten.

Im Hinblick auf die Risikolage ist die „Coronavirus-Pandemie“ das derzeit alles überlagernde Thema. Die alternativlosen Vorgaben der Politik zur Bekämpfung der Pandemie führen im gesamten ÖPNV zu massiven Fahrgastrückgängen und damit zu ausbleibenden Erlösen in bisher nie dagewesener Dimension. Auf der anderen Seite leistet der ÖPNV auch in Zeiten der Pandemie die sichere Mobilität der Bevölkerung durch einen stabilen und verlässlichen U-Bahn- und Bus-Betrieb in der Metropolregion. Um dies auch künftig uneingeschränkt sicherstellen zu können, ist die Verlängerung des ÖPNV-Rettungsschirms des Bundes der richtige Weg. Diese Mittel für pandemiebedingt ausgefallene Fahrgelderlöse ermöglichen der HOCHBAHN die Chance auf einen geringeren Fehlbetrag.

Die Gesamtrisikoposition der HOCHBAHN hat sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der identifizierten Corona-Risiken naturgemäß verschlechtert. Die sogenannte RCM-Normalinventur, ohne Berücksichtigung der Corona-Risiken, führte im Ergebnis zu einer Verbesserung der Risikolage im Vorjahresvergleich.

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.

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind ein Auszug aus der RCM-Inventur per Ende 2020.

4.3 Chancenbericht

ÖPNV-Rettungsschirm

Aktuell gibt es Initiativen, auch für 2021 einen ÖPNV-Rettungsschirm aufzuspannen. Im Falle einer vergleichbaren Ausgestaltung ergibt sich für die HOCHBAHN eine wesentliche Chance auf einen geringeren Fehlbetrag im Vergleich zum Plan.

Strategische Chancen

Mit der Fortschreibung des Klimaplans sowie der Einführung des neuen Klimaschutzgesetzes wird Klimaschutz zu einem der zentralen Ziele des Hamburger Senats. Die HOCHBAHN trägt mit ihren umfassenden Angebotsausweitungen und integrierten Verkehrslösungen einen wesentlichen Teil zur Erreichung dieser Zielsetzungen bei und nutzt die Chance, sich noch deutlicher im Markt zu positionieren.

Auch der tiefgreifende Wandel der Mobilitätskultur verstärkt zunehmend die Attraktivität eines integrierten ÖPNV. Das Bewusstsein für nachhaltige Mobilitätsentscheidungen und Umweltschutz steigt. Damit wächst auch das Interesse an emissionsfreier Fortbewegung und geteilten Mobilitätsangeboten. Diese Veränderungen und die Möglichkeiten der Digitalisierung und Elektrifizierung tragen dazu bei, 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 senken. Während sich neue Technologien und Trends auf dem Mobilitätsmarkt rasant entwickeln, wächst vor allem die Bereitschaft des Bundes und der Stadt Hamburg, in den Ausbau des ÖPNV und die Grunderneuerung der Infrastruktur verstärkt zu investieren. Beschleunigte Planverfahren, höhere Förderquoten und ein stärkerer Mittelaufbau bestärken das Vertrauen der Stadt Hamburg in die Verkehrsunternehmen und machen es möglich, die Mobilitätswende gemeinsam auf den Weg zu bringen.

Marktchancen

Durch den voraussichtlich auch zukünftig stetigen Nettozuzug neuer Einwohner in die Metropolregion Hamburg profitiert die HOCHBAHN von einer allgemein positiven Marktentwicklung und den vorteilhaften Rahmenbedingungen für die Angebots- und Leistungsausweitungen ihrer Verkehrsdienstleistungen. Zunehmende Pendlerzahlen in die Hansestadt bergen ein höheres Potenzial für die ÖPNV-Nutzung und eine Erhöhung des entsprechenden Anteils am Modal Split des Personennahverkehrs.

Die HOCHBAHN gewährleistet, eng verzahnt mit der Wohnungspolitik des Senats, die Anbindung neuer Wohn- und Gewerbequartiere an den ÖPNV. Auch 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 gegebenenfalls auf den Kleinen Grasbrook sowie dem geplanten Neubau der U-Bahn-Linie U5 weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit besser erreichbar.

Hamburg, den 9. April 2021

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

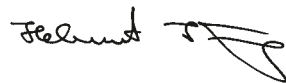
Der Vorstand




Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

KONZERNABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	31
KONZERNBILANZ	32
KONZERN-ANLAGENSPIEGEL	34
KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL	36
KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG	38
KONZERNANHANG	39

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

(€)	Anhang	2020	2019
1. Umsatzerlöse	(14)	463.301.607,68	549.435.458,97
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		-996.190,54	629.801,81
3. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		29.410.597,86	29.202.552,27
4. Sonstige betriebliche Erträge	(15)	149.424.082,41	69.423.798,46
5. Gesamtleistung		641.140.097,41	648.691.611,51
6. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		85.304.506,70	82.851.342,37
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		94.438.121,17	93.429.328,02
		179.742.627,87	176.280.670,39
7. Personalaufwand	(16)		
a) Löhne und Gehälter		309.890.933,78	292.404.124,75
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		70.643.087,33	58.379.212,29
		380.534.021,11	350.783.337,04
8. Abschreibungen	(17)		
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		110.454.359,30	98.806.480,24
b) auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten		4.257.647,37	9.124.087,53
		114.712.006,67	107.930.567,77
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	53.705.621,38	53.700.137,71
10. Beteiligungsergebnis	(19)	802.867,69	1.551.103,32
11. Zinsergebnis	(20)	-22.789.954,65	-23.984.823,28
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		2.021.457,33	0,00
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-77.658,13	-98.193,07
14. Ergebnis nach Steuern		-111.640.382,04	-62.535.014,43
15. Sonstige Steuern		-1.305.862,39	-1.136.868,98
16. Erträge aus Verlustübernahme		113.440.744,58	68.797.344,43
17. Konzernjahresüberschuss		494.500,15	5.125.461,02
18. Gewinnanteile anderer Gesellschafter	(22)	-417.145,10	-527.425,79
19. Konzernverlustvortrag aus dem Vorjahr		-108.342.616,10	-112.948.077,88
20. Entnahmen aus anderen Konzerngewinnrücklagen		3.932,63	7.426,55
21. Konzernbilanzverlust		-108.261.328,42	-108.342.616,10

Konzernbilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2020

AKTIVIA (€)	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
A. Anlagevermögen	(5)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		2.321.918,00	3.009.871,00
2. Geleistete Anzahlungen		18.244.013,59	14.230.735,48
		20.565.931,59	17.240.606,48
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		413.911.534,00	341.054.508,09
2. Technische Anlagen und Maschinen		955.785.187,21	910.359.379,23
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		36.749.947,70	31.165.756,70
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		199.458.594,56	212.611.824,50
		1.605.905.263,47	1.495.191.468,52
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		1.894.215,31	1.894.215,31
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		76.712,16	68.378,16
3. Beteiligungen		117.612,09	117.612,09
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		12.996.624,47	11.439.717,97
		15.085.164,03	13.519.923,53
		1.641.556.359,09	1.525.951.998,53
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		31.839.552,90	28.933.231,26
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen		4.612.341,06	5.547.283,60
3. Geleistete Anzahlungen		1.101,60	0,00
	(6)	36.452.995,56	34.480.514,86
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		21.152.330,62	26.804.660,71
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		1.492.571,39	1.810.536,40
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		261.847,03	1.946.877,88
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		45.279.873,22	30.261.236,39
5. Sonstige Vermögensgegenstände		23.096.433,51	24.456.496,84
		91.283.055,77	85.279.808,22
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		80.785.055,05	9.918.541,01
		208.521.106,38	129.678.864,09
C. Rechnungsabgrenzungsposten		5.141.651,34	524.741,05
		1.855.219.116,81	1.656.155.603,67

PASSIVA (€)	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
A. Eigenkapital	(7+8+9)		
I. Gezeichnetes Kapital		88.938.200,00	88.938.200,00
II. Kapitalrücklage		73.050.144,94	73.050.144,94
III. Gewinnrücklagen			
1. Gesetzliche Rücklage		4.124.005,57	4.124.005,57
2. Andere Gewinnrücklagen		9.402.089,21	9.406.021,84
		13.526.094,78	13.530.027,41
IV. Konzernbilanzverlust		-108.261.328,42	-108.342.616,10
V. Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter		918.795,34	1.029.076,03
		68.171.906,64	68.204.832,28
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	(10)	233.915.008,81	205.532.968,21
C. Rückstellungen	(11)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		87.422.425,00	79.075.087,00
2. Sonstige Rückstellungen		125.546.095,29	132.110.017,76
		212.968.520,29	211.185.104,76
D. Verbindlichkeiten	(12)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.063.473.922,56	1.078.921.974,93
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		900.000,00	0,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		41.740.909,04	61.992.523,30
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		210.212.970,41	7.280.793,60
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		55.018,59	1.815,37
6. Sonstige Verbindlichkeiten		23.203.912,70	22.467.529,75
		1.339.586.733,30	1.170.664.636,95
E. Rechnungsabgrenzungsposten		519.808,32	510.922,02
F. Passive latente Steuern	(13)	57.139,45	57.139,45
		1.855.219.116,81	1.656.155.603,67

Konzern-Anlagenspiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft 2020

€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand 31.12.2020
	Stand 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	37.593	738	409	240	38.162
2. Geleistete Anzahlungen	14.231	5.170	504	-653	18.244
Immaterielle Vermögensgegenstände	51.824	5.908	913	-413	56.406
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	667.784	33.689	115	61.435	762.793
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenrüstung und Sicherungsanlagen	468.505	14.483	3.890	28.459	507.557
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.151.818	42.344	6.445	20.159	1.207.876
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	124.920	8.926	1.213	6.129	138.762
	1.745.243	65.753	11.548	54.747	1.854.195
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	142.373	11.072	2.031	5.493	156.907
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	212.612	108.358	250	-121.261	199.459
Sachanlagen	2.768.012	218.872	13.944	414	2.973.354
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verb. Unternehmen	1.894	0	0	0	1.894
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	68	8	0	0	76
3. Sonstige Beteiligungen	118	0	0	0	118
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.440	1.557	0	0	12.997
	13.520	1.565	0	0	15.085
	2.833.356	226.345	14.857	1	3.044.845

	Abschreibungen			Restbuchwerte		
	Stand 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2020	Stand Vorjahr
	34.583	1.666	409	35.840	2.322	3.010
	0	0	0	0	18.244	14.231
	34.583	1.666	409	35.840	20.566	17.241
	326.729	22.267	115	348.881	413.912	341.055
	312.825	14.555	3.886	323.494	184.063	155.680
	453.858	53.801	6.276	501.383	706.493	697.960
	68.201	6.536	1.205	73.532	65.230	56.719
	834.884	74.892	11.367	898.409	955.786	910.359
	111.207	10.947	1.997	120.157	36.750	31.166
	0	682	682	0	199.459	212.612
	1.272.820	108.788	14.161	1.367.447	1.605.907	1.495.192
	0	0	0	0	1.894	1.894
	0	0	0	0	76	68
	0	0	0	0	118	118
	0	0	0	0	12.997	11.440
	0	0	0	0	15.085	13.520
	1.307.403	110.454	14.570	1.403.287	1.641.558	1.525.953

Konzern-Eigenkapitalspiegel

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

€	Gezeichnetes Kapital		Rücklagen		Konzernbilanzverlust am 01.01
	Stammaktien	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Summe	
Stand am 1.1.2019	88.938.200,00	73.050.144,94	13.537.453,96	86.587.598,90	-112.948.077,88
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	-7.426,55	-7.426,55	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.12.2019	88.938.200,00	73.050.144,94	13.530.027,41	86.580.172,35	-112.948.077,88
Stand am 1.1.2020	88.938.200,00	73.050.144,94	13.530.027,41	86.580.172,35	-108.342.616,10
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	-3.932,63	-3.932,63	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.12.2020	88.938.200,00	73.050.144,94	13.526.094,78	86.576.239,72	-108.342.616,10

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	-112.948.077,88	62.577.721,02	968.076,66	0,00	968.076,66	63.545.797,68
0,00	0,00	0,00	-466.426,42	0,00	-466.426,42	-466.426,42
7.426,55	7.426,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4.598.035,23	4.598.035,23	4.598.035,23	0,00	527.425,79	527.425,79	5.125.461,02
4.605.461,78	-108.342.616,10	67.175.756,25	501.650,24	527.425,79	1.029.076,03	68.204.832,28
0,00	-108.342.616,10	67.175.756,25	1.029.076,03	0,00	1.029.076,03	68.204.832,28
0,00	0,00	0,00	-527.425,79	0,00	-527.425,79	-527.425,79
3.932,63	3.932,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
77.355,05	77.355,05	77.355,05	0,00	417.145,10	417.145,10	494.500,15
81.287,68	-108.261.328,42	67.253.111,30	501.650,24	417.145,10	918.795,34	68.171.906,64

Konzern-Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

(T€)	2020	2019
Periodenergebnis vor Verlustübernahme	-112.947	-63.672
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Gegenstände des Sachanlagevermögens	110.454	98.806
- Auflösung Sonderposten für Investitionszuschüsse	-13.291	-9.387
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	1.783	-23.755
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-129.753	23.900
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-216	-6.371
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-12.593	-13.923
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-60.716	-29.740
+/- Zinsaufwendungen, saldiert mit Zinserträgen	22.790	23.985
- Sonstige Beteiligungserträge	-803	-1.551
+/- Ertragsteueraufwand/-ertrag	98	98
-/+ Ertragsteuerzahlungen	-78	-98
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-195.272	-1.708
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sach- und Finanzanlagevermögens	0	1.501
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	-224.277	-326.497
+ Einzahlungen aus Zuschüssen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	41.673	46.798
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-1.565	-1.342
+ Erhaltene Zinsen	167	162
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-184.002	-279.378
+ Einzahlungen von Unternehmenseignern	0	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)krediten	64.900	317.000
- Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)krediten	-79.786	-70.165
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-527	-467
+/- Veränderung Liquiditätskonto HGV	244.880	-23.750
+ Verlustübernahme durch die HGV		
laufende unterjährige Abschlagsrechnungen	234.880	68.800
verbleibender Übernahmebetrag des Vorjahres	3	2.590
- Gezahlte Zinsen	-14.210	-14.088
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	450.140	279.920
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	70.866	-1.166
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	9.919	11.085
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	80.785	9.919

Der Finanzmittelfonds setzt sich aus kurzfristig verfügbaren liquiden Mitteln zusammen.

Konzernanhang zum 31. Dezember 2020

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

(1) Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss 2020 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 HOCHBAHN eine weitere Untergliederung der Posten vorgenommen. Bezüglich der Gliederung orientiert sich die HOCHBAHN an der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung haben wir nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

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

(2) Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst weiterhin die HOCHBAHN als Obergesellschaft sowie alle nach den handelsrechtlichen Vorschriften einzubeziehenden Tochtergesellschaften. Es handelt sich um sechs Beteiligungsgesellschaften, die in der Übersicht über den Anteilsbesitz dargestellt sind.

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.

Fünf 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 wird durch entsprechende Wertberichtigungen Rechnung getragen. Liquide Mittel sind zum Nennwert bewertet worden.

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

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 15 Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 2,30 % p. a. (Vorjahr 2,71 % p. a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,75 % p. a. (Vorjahr 2,75 % p. a.), der erwartete Rententrend mit 2,50 % p. a. (Vorjahr 2,50 % p. a.) bzw. 1,75 % p. a. (Vorjahr 2,00 % 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 0,47 % p. a. (Vorjahr 0,72 % p. a.) und 1,60 % p. a. (Vorjahr 1,97 % 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€	2020	2019
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.152	26.805
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.493	1.811
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.454)	(1.711)
davon aus sonstigen Forderungen	(39)	(100)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	262	1.947
davon aus Lieferungen und Leistungen	232	1.563
davon aus sonstigen Forderungen	30	384
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	45.280	30.261
davon aus Lieferungen und Leistungen	(35.101)	(13.628)
davon aus sonstigen Forderungen	(10.179)	(16.633)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	23.096	24.456
	91.283	85.280

Von den Forderungen gegen verbundene Unternehmen haben T€ 3, von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht T€ 30 und von den sonstigen Vermögensgegenständen T€ 19.747 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(7) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2020 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 2020 wie folgt:

	T€
Stand 1. Januar 2020	9.406
Minderung der Rücklage aus der Erst-Schuldenkonsolidierung	-4
Stand am 31. Dezember 2020	9.402

(9) Verlustvortrag

Im Konzernbilanzverlust ist ein Verlustvortrag von T€ -108.343 enthalten.

(10) Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Berichtsjahr erfolgten Zuführungen zum Sonderposten in Höhe von T€ 41.673.

(11) Rückstellungen

in T€	2020	2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	87.423	79.075
Sonstige Rückstellungen	125.546	132.110
	212.969	211.185

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€ 22.467 sowie für Anwartschaften von T€ 6.743.

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von T€ 5.077. Dieser ist nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, jedoch nicht abführungsgesperrt.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 65.060 enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumsgewährungen, 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. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.063.474	102.893	492.980	467.601
Im Vorjahr ¹	1.078.922	80.137	464.467	534.318
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	900	900	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41.741	41.546	195	0
Im Vorjahr	61.992	61.852	140	0
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	210.213	210.213	0	0
Im Vorjahr	7.281	7.281	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(119.431)	(119.431)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(62.404)	(62.404)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(90.782)	(90.782)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(-55.123)	(-55.123)	(0)	(0)
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	55	55	0	0
Im Vorjahr	2	2	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(-149)	(-149)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(2)	(2)	(0)	(0)
6. Sonstige Verbindlichkeiten ²	23.204	21.155	675	1.374
Im Vorjahr	22.468	20.192	728	1.548
davon aus Steuern	(4.118)	(4.118)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(3.962)	(3.962)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.494)	(1.494)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(1.402)	(1.402)	(0)	(0)
Summe	1.339.587	376.762	493.850	468.975
Im Vorjahr	1.170.665	169.464	465.335	535.866

¹ Davon durch Grundpfandrechte besichert: T€ 12.400 (Vorjahr: T€ 13.818)

² Davon durch Grundpfandrechte besichert: T€ 2.277 (Vorjahr: T€ 2.519)

(13) Latente Steuern

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(14) Umsatzerlöse

in T€	2020	2019
Personenverkehr ¹	370.676	446.232
Vermietung und Verpachtung	34.999	34.959
Sonstiges	57.627	68.244
	463.302	549.435
davon aperiodisch ²	6.507	-3.734

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 Einnahmenschcheidung des HVV für das Jahr 2020 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€ 6.306) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(15) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2020	2019
Sonstige betriebliche Erträge	149.424	69.424
davon aperiodisch	4.908	27.000

(Im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Schaden- und Kostenerstattungen für frühere Jahre)

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von T€ 13.291 (Vj. T€ 9.387) 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€ 104.048.

(16) Personalaufwand

in T€	2020	2019
Löhne und Gehälter	309.891	292.404
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	70.643	58.379
	380.534	350.783
davon für Altersversorgung	9.615	251

(17) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 682 (Vorjahr T€ 773) vorgenommen.

Weiterhin wurde eine Abschreibung auf eine Darlehensforderung des Umlaufvermögens in Höhe von T€ 4.258 vorgenommen.

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 1.013.

(19) Beteiligungsergebnis

in T€	2020	2019
Erträge aus verbundenen Unternehmen	183	250
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	620	1.300
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	0	1
	803	1.551

(20) Zinsergebnis

in T€	2020	2019
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	167	162
davon aus verbundenen Unternehmen	(10)	(10)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22.957	-24.147
davon an verbundene Unternehmen	(-6)	(-19)
davon aus Aufzinsungen	(-3.118)	(-10.133)
	-22.790	-23.985

(21) Gewinnanteile anderer Gesellschafter

Der Gewinnanteil anderer Gesellschafter betrifft die Tochtergesellschaft TEREK Gebäudedienste GmbH (TEREK) in Höhe von T€ 417 (Vorjahr T€ 527).

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€	2020
Abschlussprüfungsleistungen	116
Andere Bestätigungsleistungen	10
Steuerberatungsleistungen	0
Sonstige Leistungen	7
	133

In den Abschlussprüfungsleistungen sind keine Honorare für die Jahresabschlussprüfung des Vorjahres enthalten.

(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 betrag- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt T€ -1.573. 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€ 4.462 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€ 498.076. Sie enthalten Verpflichtungen gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen in Höhe von T€ 143.

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

	2020
Vollzeitbeschäftigte	6.380
Teilzeitbeschäftigte	1.289
	7.669
davon weibliche Beschäftigte	1.597
Versorgungsempfänger*innen	81
Auszubildende	157
Schwerbehinderte	410

(27) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2020 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.307 (davon variabel T€ 304).

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 4.928 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 10.652. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2020 Bezüge von T€ 634 gezahlt.

(28) Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2020

Name und Sitz der Gesellschaft	Name	Beteiligung
	%	%
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
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
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) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung sind weltweit eine Vielzahl von Menschen am Coronavirus erkrankt und das öffentliche Leben ist daraufhin drastisch eingeschränkt worden. Eine Einschätzung über die weitere Ausbreitung des Coronavirus in der Metropolregion Hamburg ist ebenso wenig möglich wie eine Prognose über den weiteren Verlauf und die Dauer der Pandemie.

Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Verbindung mit dem Coronavirus ergeben sich vor allem aus Einnahmeverlusten aufgrund rückläufiger Fahrgastzahlen. Ergänzend verweisen wir auf die Ausführungen im Lagebericht.

Hamburg, 9. April 2021

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

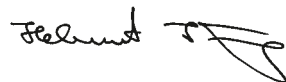
Der Vorstand



Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

(30) Name und Sitz des Mutterunternehmens

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), ist alleinige Gesellschafterin der HOCHBAHN; alleinige Gesellschafterin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die HGV ist das Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss und -lagebericht gemäß §291 HGB für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, der im elektronischen Bundesanzeiger 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.

Den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilen wir wie folgt:

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 2020, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020, dem Konzerneigenkapitalpiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des 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 der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrundeliegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen handelsrechtlichen Vorschriften 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 27. Mai 2021

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

