

LAGEBERICHT

1.	GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS	3
1.1	Geschäftsmodell des Unternehmens	3
1.2	Ziele und Strategien	4
1.3	Nachhaltigkeit	4
1.4	Forschung und Entwicklung	6
2.	WIRTSCHAFTSBERICHT	6
2.1	Branchenbezogene Rahmenbedingungen	6
2.2	Geschäftsverlauf	7
2.3	Lage	10
2.4	Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	14
2.5	Mitarbeiter der HOCHBAHN	14
3.	PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	15
3.1	Prognosebericht	15
3.2	Risiko- und Chancenbericht	20

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Auf vier U-Bahn-, 114 Bus- und mehreren Fährlinien bringt sie täglich rund 1,2 Mio. Fahrgäste ans Ziel und erbringt damit etwa die Hälfte aller Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Mit der Integration der beiden Tochterunternehmen Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH (Jasper) sowie SBG Süderelbe Bus GmbH (SBG) beschäftigt die HOCHBAHN nunmehr über 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Damit gehört die HOCHBAHN zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Zusammen mit ihren zahlreichen Tochter- und Beteiligungsunternehmen, unter anderem im Fahrzeuginstandhaltungs-, Sicherheits- sowie Reinigungsbereich, stellt die HOCHBAHN einen wesentlichen Teil der Mobilität in Hamburg sicher.

Mit Wirkung zum 27. November 2019 hat die Freie und Hansestadt Hamburg der HOCHBAHN im Rahmen einer Direktvergabe die Erlaubnis zur Erbringung von Busverkehrsleistungen für weitere zehn Jahre und von Verkehrsdienstleistungen mit U-Bahnen für weitere 22,5 Jahre erteilt.

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.

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. Mit der zum 1. Januar 2020 erfolgten Bündelung der Themen Finanzen und Nachhaltigkeit in einem Ressort wurde die wesentliche Grundlage dafür geschaffen, Nachhaltigkeitskriterien künftig noch stringenter als Steuerungsgrößen in Geschäftsprozesse zu integrieren.

Die HOCHBAHN versteht sich als Gestalterin nachhaltiger Mobilität in Hamburg und bietet auch über ihr Kerngeschäft hinaus ergänzende, intuitive Mobilitätsdienstleistungen an. Mit der Plattform hvv switch (bisher: switchh) steht den Hamburgerinnen und Hamburgern ein multimodales Angebot offen, das sich den jeweiligen Mobilitätsbedürfnissen anpasst. Der Ausbau weiterer switch Punkte an den Schnellbahnhaltestellen und in den Quartieren wird von der Freien und Hansestadt Hamburg unterstützt. Zudem investiert die HOCHBAHN laufend in ihr bestehendes Bus- und U-Bahn-Netz und schließt zudem gemäß einer langfristigen Planung neue Stadtgebiete an das Netz an. Im Jahr 2019 wurden die Pläne zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest ebenso weitergeführt wie die Gesamtplanung zur neuen U-Bahn-Linie U5. Die neue Haltestelle Oldenfelde (U1) konnte pünktlich eröffnet werden und der barrierefreie Ausbau der U-Bahn-Haltestellen wurde weiter vorangetrieben. Seit April 2019 ist der Busbetriebshof Alsterdorf der erste HOCHBAHN-Standort, der auf eine elektrische, emissionsfreie Busflotte ausgerichtet ist. Die batteriebetriebene E-Fahrzeugflotte ist mittlerweile auf insgesamt 35 Fahrzeuge angewachsen. Daneben hält sich die HOCHBAHN weiterhin die Möglichkeit eines zukünftigen

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). Die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb bilden zusammen mit den Bereichen Personal sowie Wandel und Innovation das Ressort Personal

Einsatzes der Wasserstofftechnologie offen. Mit dem in Deutschland einmaligen Forschungs- und Entwicklungsprojekt HEAT (Hamburg Electric Autonomous Transportation) testet die HOCHBAHN elektrisch angetriebene, automatisiert fahrende Kleinbusse in der HafenCity.

1.2 Ziele und Strategien

In Hamburg zählen der Verkehr und insbesondere der ÖPNV zu den wichtigsten Stellschrauben, um die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zu erfüllen. Rund 28,3 % trägt der Mobilitätssektor gegenwärtig zu den Hamburger CO₂-Emissionen bei¹. Wie können die Menschen in der wachsenden Stadt Hamburg zukünftig mobil sein und wie wird zugleich ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet? Das 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 einfache 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 2019 einen strategischen Paradigmenwechsel vollzogen. Verankert im Klimaplan und im Klimaschutzgesetz des Hamburger Senats und als Instrument der Senatspolitik fokussiert die HOCHBAHN ihre Leistung statt wie bisher auf eine nachfrageorientierte Leistungsentwicklung zukünftig auf eine konsequente Ausweitung des Angebots. Mit weitreichenden Angebotsoffensiven wird die HOCHBAHN dazu in den kommenden Jahren substantiell 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 größere Fahrzeuge. Damit wird die Attraktivität des ÖPNV weiter gesteigert. So sollen ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen geleistet und die Mobilitätswende mit einer geringeren Nutzung des eigenen Pkw unterstützt werden.

Vernetzt mit anderen Mobilitätsangeboten wie Sharing- und On-Demand-Dienstleistern (z.B. MOIA, FREE NOW, SHARE NOW) sowie 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.

Eine signifikante Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs kann nur über ein verbessertes ÖPNV-Angebot erreicht werden, da dieser auch auf langen Strecken eine Alternative zum privaten Pkw sein kann. Mit den ersten Angebotsoffensiven, die die HOCHBAHN bereits 2019 umgesetzt hat, wurde der Grundstein für eine umfassende Mobilitätswende in Hamburg gelegt. Diese steht unter dem Zielbild, ein Angebot zu entwickeln, das hochattraktiv, überall in kürzester Zeit verfügbar, komfortabel und intuitiv ist. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll bei steigender Gesamtverkehrsleistung von 22 % (2017) auf 30 % steigen. Ein integrierter ÖPNV, der neben Schnellbahnen, Bussen und Fähren auch On-Demand- und Sharing-Services umfasst, schafft ein nutzerfreundliches und sinnvoll abgerundetes Angebot, das aufgrund seiner Attraktivität die naheliegendste Mobilitätsoption in Hamburg sein soll.

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 wurde das Thema Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil in der Unternehmensstrategie der HOCHBAHN verankert.

Im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse wurden bereits im Jahr 2017 insgesamt 169 Unterziele der 17 SDGs unter der Beteiligung zahlreicher Unternehmensbereiche analysiert. Im Ergebnis wurden fünf SDGs, die im Fokus nachhaltiger Mobilität stehen, für die HOCHBAHN priorisiert.

Um Nachhaltigkeitsthemen strukturiert und zielorientiert im Unternehmen zu verankern, wurden auf Basis dieser priorisierten SDGs fünf unternehmensspezifische Top-Ziele entwickelt:

- Die HOCHBAHN als nachhaltigen Mobilitätsdienstleister positionieren,
- Emissionen aus der Geschäftstätigkeit minimieren,
- Verantwortung übernehmen: lokal und global,
- Ressourcen effizienter nutzen und die Umwelt schonen,
- nachhaltige Innovationen fördern.

¹ <https://www.hamburg.de/contentblob/13287332/bc25a62e559c42bfaae795775e-f1ab4e/data/d-erste-fortschreibung-hamburger-klimaplan.pdf>

Orientierungsrahmen seit 2017



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 1. Mai 2019 die „Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und Geschäftspartner“ verpflichtende Vertragsbestandteile der HOCHBAHN-Beschaffungsvorgänge. Im Jahr 2019 wurden im Ausschreibungsverfahren für lokal emissionsfreie Busse neben technischen und kommerziellen Anforderungen zusätzlich Nachhaltigkeitsaspekte als vergaberelevante Kriterien definiert. Mit der zum 1. Januar 2020 erfolgten Zuordnung des Bereiches Nachhaltige Entwicklung, Umwelt- und Arbeitssicherheit zum Ressort Finanzen erfolgt die Steuerung der Nachhaltigkeit der HOCHBAHN nun auf Vorstandsebene. 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.

Emissionen aus der Geschäftstätigkeit minimieren

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.

Verantwortung übernehmen: lokal und global

„Verantwortung übernehmen: lokal und global“ – so lautet eines der Top-Nachhaltigkeitsziele der HOCHBAHN. Mit dem 2019 eingeführten nachhaltigen Beschaffungskonzept trägt die HOCHBAHN der globalen Verantwortungsübernahme und menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht Rechnung. In Vorbereitung hierzu diente unter anderem die Teilnahme an der Expertengruppe „Nationaler Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte“ des deutschen UN Global Compact Netzwerkes.

Neben der Beschaffung von Bussen werden zukünftig vergaberelevante Nachhaltigkeitskriterien auch bei U-Bahn-Fahrzeugen und weiteren Warengruppen in den Beschaffungsprozessen angewendet. Zudem forderte die HOCHBAHN bereits 2019 auch im Rahmen des Beschaffungsverfahrens lokal emissionsfreier Busse ein hohes Maß an Transparenz über die gesamte Wertschöpfungskette der Batteriebusse ein, beginnend bei der Gewinnung von Rohstoffen wie Kobalt oder Lithium bis hin zur Fahrzeugfertigung. Insbesondere die ökologischen und sozialen Auswirkungen der Batterieherstellung stehen hier bei der Bewertung im Fokus. Um noch zielgerichteter auf Verbesserungen entlang der Wertschöpfungskette hinzuwirken, treibt die HOCHBAHN auf den Ebenen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen (UITP) die Integration und Harmonisierung von Nachhaltigkeitskriterien im Rahmen von Fahrzeugbeschaffungen im ÖPNV voran.

Neben der Zielsetzung, global Verantwortung zu übernehmen, kommt die HOCHBAHN ihrem Selbstverständnis, für ihre Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die Stadt Hamburg

Mehrwerte zu schaffen, auch durch ihr gesellschaftliches Engagement nach. In zahlreichen Projekten wie dem Kinderbus oder dem Social Day der Auszubildenden nimmt sich die HOCHBAHN der gesellschaftlichen Herausforderungen in Hamburg an. Mit dem Ziel, das soziale Engagement noch strategischer auszuprägen und damit eine größere Wirksamkeit für betroffene Gruppen zu entfalten, wurde im Jahr 2019 das Projekt GoBanyo unterstützt. Dazu hat die HOCHBAHN einen ehemaligen Linienbus gespendet, der zur mobilen Duscheinrichtung für Obdachlose umgebaut wurde. Darüber hinaus bringt sich die HOCHBAHN langfristig mit Reinigungs- und Instandhaltungsservices im Beirat der GoBanyo gGmbH ein.

1.4 Forschung und Entwicklung

Bei der Umstellung des Busverkehrs auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge ist eine sichere Stromversorgung Voraussetzung für einen störungsfreien Linienbetrieb. Die vollständige Ausstattung der Betriebshöfe mit Ladeeinrichtungen erfordert erhebliche Investitionen. Da die HOCHBAHN und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) zu den ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland gehören, die Betriebshöfe komplett auf E-Busse umstellen, sind die von ihnen entwickelten Konzepte von hohem Interesse für andere Verkehrsunternehmen. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen Alsterdorf und Bergedorf wird deshalb durch die Helmut-Schmidt-Universität mit einer Studie begleitet, die vom Bundesverkehrsministerium gefördert wird. Zusätzlich fließen Erkenntnisse aus der Umstellung der Infrastruktureinrichtungen für den Busbetrieb auf Elektromobilität in unterschiedliche wissenschaftliche Publikationen ein und werden in universitären Abschlussarbeiten weiter untersucht.

Der Betrieb von Batteriebussen stellt darüber hinaus höhere Anforderungen an die elektronischen Planungsinstrumente. Vor diesem Hintergrund gewinnen Konzepte für die Stromversorgung – etwa bei temporären Netzausfällen – an Bedeutung. Im Rahmen eines von der HOCHBAHN mit fachlichem Know-how unterstützten Forschungsprojekts plant die Helmut-Schmidt-Universität mit einer Förderung durch das Bundeswirtschaftsministerium eine Studie zu der Fragestellung, welche Optionen Brennstoffzellen als Back-up für die Netzversorgung und als flexibles Kraftwerk bieten können.

Im Rahmen der gemeinsamen Begleitforschung für die von den Bundesministerien für Verkehr und Umwelt geförderten E-Busse liefert die HOCHBAHN zu den wesentlichen technischen und betrieblichen Parametern (u.a. Energieverbrauch, Verfügbarkeit) Daten ihrer Fahrzeuge zu. Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Auswertungen werden in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit den Ministerien regelmäßig

analysiert, um die verbleibenden Optimierungspotenziale zu ermitteln und geeignete Einsatzfelder zu definieren.

In dem vom Bundesumweltministerium geförderten Projekt HEAT für autonom fahrende Kleinbusse in der HafenCity hat das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum (DLR) im Jahr 2018 eine Online-Umfrage zur Nutzerakzeptanz durchgeführt. Demnach bestehen bei einem großen Teil der Nutzer keine Vorbehalte gegen die technische Sicherheit der Systeme. Die Untersuchungen des Projektpartners IKEM zu den Voraussetzungen für eine Zulassung des Einsatzes ohne Fahrzeugbegleitpersonal dauern zurzeit noch an. Erste Ergebnisse sollen im zweiten Quartal 2020 vorliegen.

In dem vom Bundeswirtschaftsministerium ausgeschriebenen Wettbewerb für sogenannte Reallabore der Energiewende wurden insgesamt sechs Verbundvorhaben aus Norddeutschland ausgewählt, um Ansätze zur Dekarbonisierung unter anderem der Sektoren Industrie und Mobilität im realen Umfeld zu erproben. In den meisten der Vorhaben spielt Wasserstoff als Energieträger im Verkehr und Grundstoff für die Industrie eine wichtige Rolle. Dieses gilt insbesondere für das sogenannte Norddeutsche Reallabor unter der Leitung der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) Hamburg, in dem unter anderem die HOCHBAHN Brennstoffzellenbusse mit Wasserstoff als Energieträger einsetzen wird.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

Die zurzeit andauernde Coronavirus-Pandemie führt zu gravierenden Änderungen der Rahmenbedingungen. Die Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2020 sind noch nicht quantifizierbar. Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 12. Dezember 2019 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2020.

2.1 Branchenbezogene Rahmenbedingungen Wachstumsbranche öffentlicher Personennahverkehr

Im Jahr 2019 sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland erneut gestiegen, wobei das Wachstum nicht mehr die Höhe der Vorjahre erreicht hat. Mit über 10,4 Mrd. Personen nutzten im Berichtsjahr 0,3 % mehr Fahrgäste den ÖPNV als im Jahr 2018. Das Plus bei den Fahrgastzahlen ist im Wesentlichen auf den Anstieg im Schienenpersonennahverkehr (+2,2 %) zurückzuführen, während der Straßenbahnverkehr in etwa konstant blieb (+0,1 %). Im Busverkehr war ein

leichter Rückgang (-0,5%) zu verzeichnen. Die Fahrgelderträge wuchsen um 2,2% auf insgesamt 13,3 Mrd. €, wobei die Verkehrsleistung mit 94,6 Mrd. Personenkilometer fast unverändert blieb¹.

Vorläufige Statistiken

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

	2019	2018	2017
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.)			
ÖPNV gesamt			
(Summe Unternehmensfahrten)	10.413	10.382	10.320
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,3	0,6	1,4

¹ <https://www.vdv.de/200128-charts-jahres-pk-2020.pdf>

2.2 Geschäftsverlauf

Im Berichtsjahr 2019 wuchs die ÖPNV-Nachfrage nach vorläufigen Angaben des VDV deutschlandweit um 0,3 % und hat somit die Steigerungsrate des Vorjahres von 0,6 % nicht ganz erreicht. Im Verbundgebiet des HVV wird für das Jahr 2019 ebenfalls mit einer Nachfragesteigerung von 0,3%² gerechnet. Damit lag die Entwicklung des HVV im deutschlandweiten Trend und blieb etwas unter der Steigerungsrate des Vorjahres von 0,5%. Durch das milde Winterwetter gab es geringere Umsteigeeffekte von Fahrrad und Auto auf den ÖPNV als in anderen Jahren. Ebenso dämpfend auf die Nachfrage wirkten die längerfristigen Baustellen bei der S-Bahn, auf Regionalbahnlinien und bei der U-Bahn. Zwar konnte der Busverkehr davon teilweise profitieren. Allerdings wurde auch der Busverkehr im Jahr 2019 durch zahlreiche Straßenbaustellen sowie die hohe Verkehrsbelastung infolge des motorisierten Individualverkehrs beeinträchtigt. Insgesamt wurde die Attraktivität des ÖPNV-Verkehrsangebots im Verbundgebiet des HVV durch die Angebotsoffensiven, die 2019 umgesetzt wurden, weiter verbessert.

Die HOCHBAHN verzeichnet für das Jahr 2019 über 466 Mio.² Fahrgäste (inklusive Umsteiger). Dies entspricht einer Steigerung von 1,0%² gegenüber dem Vorjahr. Somit wurde der ursprüngliche Prognosewert für 2019 übertroffen. Die Arbeiten zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestellen wurden planmäßig fortgeführt. Mittlerweile hat die HOCHBAHN 78 barrierefreie Haltestellen. Die damit verbundenen längerfristigen Baustellen betrafen hauptsächlich die U-Bahn-Linie U3 in den Abschnitten Rathaus – Berliner Tor und St. Pauli – Baumwall sowie auf der U1 den Abschnitt Langenhorn-Markt – Ohlsdorf. Sie wirkten sich dämpfend auf die Nachfrageentwicklung auf diesen Linien

aus. Mit der neuen Haltestelle Oldenfelde der U-Bahn-Linie U1, die im Dezember 2019 eröffnet wurde, erhielten weitere Wohngebiete einen bequemen und schnellen Zugang zum Netz der U-Bahn.

Die HOCHBAHN prognostiziert für das Jahr 2020 eine Nachfragesteigerung von 1,0% gegenüber dem Jahr 2019. Dabei sind als besondere Einflussfaktoren zum einen die positiven Effekte der Angebotsoffensiven, der erfolgten Übernahme von Linien des bisherigen Betreibers KVG Stade GmbH & Co. KG (KVG) sowie der neuen U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde berücksichtigt. Andererseits werden auch im Jahr 2020 Baumaßnahmen, insbesondere die mehrwöchige Sperrung auf der U-Bahn-Linie U1 zwischen den Haltestellen Stephansplatz und Hauptbahnhof einen dämpfenden Einfluss auf die Nachfrageentwicklung nehmen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass zum einen ein im Jahr 2020 voraussichtlich geringeres Wirtschaftswachstum infolge der Coronavirus-Pandemie und zum anderen die grundsätzlich erwünschte weitere Zunahme des Fahrradverkehrs in Hamburg die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen des klassischen ÖPNV bremst.

Die Verkehrseinnahmen des HVV sind im Jahr 2019 um voraussichtlich 2,1%³ gegenüber dem Vorjahresniveau gestiegen. Der Zuwachs entsprach dem Anhebungssatz der Tarifierung vom Januar 2019 in Höhe von durchschnittlich 2,1%. Dabei verzeichneten vor allem das allgemeine Großkundenabonnement, die Semester-Tickets und auch die Seniorenkarten gute Zuwächse, während im Auszubildendenverkehr und bei den Teilzeitkarten negative Entwicklungen registriert werden mussten. Die HOCHBAHN rechnet für 2019 auf Basis bisher vorliegender Daten analog zum HVV insgesamt mit einer Steigerung der Einnahmen von 2,1%³.

² vorläufige Zahlen

³ Abrechnungen und Informationen des HVV

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2019	2018	2017
Nutzwagenkilometer (in Tausend) ¹	94.915	90.071	88.678
Streckenlänge (km) ¹	105,8	105,8	104,4
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ¹	93	92	91
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ¹	33,1 ²	33,3	33,4

¹ Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

² Nachfragestärkste Linie U1: 35,1 km/h

Die Betriebsleistung im U-Bahn-Bereich hat sich 2019 im Vergleich zum Vorjahreswert erhöht. Die Nutzwagenkilometer sind um 6,3 % gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf den verstärkten Einsatz von Langzügen auf den Linien U1, U2 und U4, auf die U4-Verlängerung bis zu den Elbbrücken und auf die Taktverdichtungen im Nachtbetrieb der U3 zurückzuführen. Im Vorjahr wurde für 2019 ein Anstieg auf 95.718 Tausend Nutzwagenkilometer prognostiziert. Diese ursprüngliche Planung wurde um 0,8 % unterschritten. Für das Jahr 2020 wird aufgrund des geplanten Einsatzes weiterer Langzüge im Rahmen der Angebotsoffensiven sowie weiterer Taktverdichtungen und des Einsatzes zusätzlicher Verstärkerzüge mit einer Zunahme der Nutzwagenkilometer auf 100.396 Tausend gerechnet.

Bus	2019	2018	2017
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	51.643	50.797	50.476
Streckenlänge (km) ¹	964,0	938,0	921,6
Anzahl der Linien ¹	114	113	110
Anzahl der Haltestellen	1.402	1.353	1.329
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,7	18,7	18,8

¹ Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG, die Linie 380 (Arenen-Shuttle) wurde nicht berücksichtigt.

Die Betriebsleistung im Bus-Bereich ist 2019 im Vergleich zum Vorjahreswert um 1,7 % gestiegen. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den Verbesserungen des Leistungsangebots im Rahmen der Angebotsoffensiven und der unterjährigen Übernahme der bis dahin von der KVG gefahrenen Linien. Der ursprüngliche Prognosewert für 2019 wurde bei einer geringen Unterschreitung von 0,1 % nahezu erreicht. Für das Jahr 2020 wird aufgrund der geplanten Einführung/Verlängerung von XpressBus-Linien, der Vollauswirkung der ehemaligen KVG-Linien sowie der Taktverdichtungen auf mehreren Metro- und StadtBus-Linien mit einer Zunahme der Nutzwagenkilometer auf 53.292 Tausend gerechnet.

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2019¹	2018²	2017
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	249.520	251.946	249.046
Bus	217.244	209.999	212.370
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	466.764	461.945	461.416
Gesamtanzahl Unternehmen ³	396.749	392.653	392.203
Nutzplatzkilometer (in Tausend) ^{4,5}			
U-Bahn	8.933.221	8.556.431	8.529.473
Bus	4.131.658	3.975.718	3.949.876
Gesamtanzahl Unternehmen	13.064.878	12.532.149	12.479.349
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.489.636	1.504.116	1.486.804
Bus	675.858	653.318	660.695
Gesamtanzahl Unternehmen	2.165.494	2.157.434	2.147.498
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ⁶			
U-Bahn	0,01268	0,01273	0,01270
Bus	0,05322	0,05487	0,05482
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{6,7,8}			
U-Bahn	0,00	6,79	6,77
Bus	13,06	13,50	13,49
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ⁶			
U-Bahn	0,07605	0,07244	0,07287
Bus	0,32535	0,33392	0,32775
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{6,7,8}			
U-Bahn	0,00	38,61	38,84
Bus	79,85	82,16	80,64

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

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

⁴ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

⁵ Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

⁶ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

⁷ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes. Zur Verfügung gestellt durch Behörde für Umwelt und Energie, Leitstelle Klimaschutz. Stand: Oktober 2017.

⁸ Ab dem Berichtsjahr 2019 wurde unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahrstrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens sechs Jahren mit dem Emissionsfaktor von 0 g CO₂ pro kWh gerechnet.

Die Reduzierung der CO₂-Emissionen aus der Geschäftstätigkeit der HOCHBAHN ist eines der fünf Top-Ziele im Bereich „Nachhaltige Entwicklung“. Das im Vergleich zur Nachfrage stärkere Wachstum des Angebots spiegelt sich im spezifischen Energieverbrauch wider. Im Bus-Betrieb konnte der Energieverbrauch pro Nutzplatzkilometer um 3,1 % gesenkt werden, während er in Bezug auf Personenkilometer um 2,6 % abnahm. Der Fahrstromverbrauch des U-Bahn-Betriebs konnte pro Nutzplatzkilometer um 0,4 % reduziert werden. In Bezug auf Personenkilometer erhöhte sich der Fahrstromverbrauch allerdings um 5,0%.

Der Anteil des Ladestroms für E-Busse am Gesamtantriebsenergieverbrauch der Busflotte hat sich 2019 im Vergleich zum Vorjahrwert auf

knapp 0,4% fast verdreifacht. Durch den erstmaligen ausschließlichen Bezug von zertifiziertem Ökostrom konnten die CO₂-Emissionen für diesen Anteil der Busantriebsenergie komplett vermieden werden. Im Ergebnis konnten so auch die Effekte des spezifischen Energieverbrauchs im gesamten Busbetrieb bezogen auf die spezifischen CO₂-Emissionen abgemildert werden. Die CO₂-Emissionen nahmen pro Nutzplatzkilometer um 3,2% und bezogen auf Personenkilometer um 2,8 % ab. Bis zum Jahresende 2020 ist vorgesehen, den Gesamtbestand an E-Bussen zu verdoppeln und die Stromqualität beizubehalten.

Infolge des ausschließlichen Bezugs von zertifiziertem Ökostrom sind im U-Bahn-Betrieb keine spezifischen CO₂-Emissionen mehr entstanden.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn	Baujahre	2019		2018		2017	
		Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 ¹	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	2	1	2	1
DT3	1968–71	90	30	126	42	180	60
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2018	327	109	291	97	237	79
Gesamtbestand ²	Anzahl	929	269	929	269	929	269
	Plätze ³		85.239		85.421		85.695
Betriebsfähiger Bestand		902	259	872	249	848	241

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	2019	2018	2017
Stadt- u. Schnellbusse ^{1,2}	622	607	507
Gelenkbusse ¹	301	300	287
Großraumgelenkbusse ¹	90	30	16
Dieselmotoren-Gelenkbusse ¹	20	15	15
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹	2	2	2
Brennstoffzellen-/Hybrid-/ Plug-in-Busse ^{1,2}	25	22	22
Batteriebusse ¹	30	4	0
Gesamtbestand			
Anzahl ²	1.090	980	849
Plätze ^{2,3}	89.654	78.141	68.810

¹ Niederflrbusse

² 2019 wurden von Tochterunternehmen 15 Stadt- und 7 Hybrid-Stadtbusse übernommen.

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN sind im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 7,1 Mio. € auf 445,5 Mio. € gesunken. Die Mindereinnahmen ergaben sich trotz der positiven Nachfrageentwicklung und der Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2019 aus der Endabrechnung der Einnahmeaufteilung durch den HVV für das Jahr 2018. Hier wurde für die HOCHBAHN statt des ursprünglich angenommenen Anteilssatzes von 48,95% ein Anteilssatz von 48,75% festgestellt, der auch für den aktuellen Berichtszeitraum zum Ansatz kommt. Die Erlöse aus der Weiterberechnung von Fahrzeug-, Personal- und Sachkosten betragen 64,0 Mio. € und überschritten damit den Vorjahreswert um 3,0 Mio. €.

Die aktivierten Eigenleistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf 29,1 Mio. € und lagen damit um 6,5 Mio. € über dem Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 24,9 Mio. € auf 54,3 Mio. € angestiegen. Neben der Zunahme erhaltener Zuschüsse, vor allem für Planungsleistungen der U-Bahn-Netzerweiterung, von 22,8 Mio. € auf 25,7 Mio. € ergaben sich einmalige Erträge aus der Auflösung einer Rückstellung für Finanzierungsrisiken im Rahmen der Veräußerung der Beteiligung an der BeNEX GmbH in Höhe von 10,0 Mio. € sowie aus der Verschmelzung von Jasper und SBG auf die HOCHBAHN in Höhe von 4,3 Mio. €. Der Ertrag aus der Rückstellungsauflösung wurde in voller Höhe als Ertragszuschuss an

die HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG (BEG) zum Ausgleich entstandener Verlustvorträge gewährt.

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2019 um 28,4 Mio. € auf 617,7 Mio. €.

Beim Materialaufwand haben sich unter anderem die Kosten für Strom aufgrund der höheren Fahrleistung sowie des Strompreisanstiegs um 3,0 Mio. € auf 19,9 Mio. € erhöht.

Bei den Personalaufwendungen entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr zum einen durch Tariflohnsteigerungen und zum anderen durch die Beschäftigung zusätzlicher Mitarbeiter, die im Wesentlichen auf der Ausweitung des Leistungsangebots beruht. In Summe sind die Personalaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 7,8 Mio. € auf 274,3 Mio. € gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben im Jahr 2019 um 12,9 Mio. € zugenommen. Dies ist neben dem allgemeinen Kostenanstieg unter anderem auf die Gewährung eines Ertragszuschusses an die BEG in Höhe von 10,0 Mio. € zurückzuführen.

Die operative Ertragskraft der HOCHBAHN war 2019 im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist um 10,9 Mio. € auf 39,5 Mio. € gesunken. Der Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme 2019 hat sich trotz der Zunahme der Gesamtleistung um 28,4 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 17,8 Mio. € auf 68,8 Mio. € (+34,9%) erhöht. Dies war vor allem auf die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele Hamburgs zurückzuführen. Im Zuge des Paradigmenwechsels, der statt der bisherigen reaktiven nachfrageorientierten Angebotsgestaltung nunmehr eine massive Ausweitung des Leistungsangebots beinhaltet, sind durch die stufenweise Umsetzung der Angebotsoffensiven I und II höhere Personal-, Material-, Energie- und Kapitalkosten entstanden. Zusätzlich ergaben sich auf der Einnahmenseite vor allem aufgrund aperiodischer Effekte rückläufige HVV-Pool-Einnahmen. Positive Effekte auf der Erlösseite aus der höheren Leistungsbereitstellung werden mit einem zeitlichen Verzug erwartet.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN lag im Jahr 2019 mit 90,1 % um 2,1 Prozentpunkte unter dem entsprechenden Vorjahreswert (92,2 %). Er stellt dennoch einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Für das Geschäftsjahr 2019 waren ein Fehlbetrag von 62,4 Mio. € ein EBITDA von 46,3 Mio. € sowie ein Kostendeckungsgrad von 90,9 % geplant. Aufgrund der nach unten revidierten Fahrgastprognose des HVV für 2019 wurde im Rahmen der 1. Fortschreibung 2019 der Fehlbetrag auf 67,8 Mio. € erhöht. Entsprechend standen dem ein EBITDA in Höhe von 40,9 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 90,1 % gegenüber. Die erneute Erhöhung des Fehlbetrags auf 76,6 Mio. € im Rahmen der 2. Fortschreibung 2019 führte zu einem EBITDA in Höhe von 32,6 Mio. € und einem Kostendeckungsgrad von 88,9 %. Der nochmalige Anstieg des Fehlbetrags um 8,8 Mio. € im Zuge der 2. Fortschreibung resultierte aus vorgelagerten Kosten im Rahmen der Angebotsoffensive II sowie aus einer weiteren Reduzierung der HVV-Pool-Einnahmen. Im Rahmen der 3. Fortschreibung wurden der Fehlbetrag der 2. Fortschreibung in Höhe von 76,6 Mio. € sowie der Kostendeckungsgrad von 88,9 % bestätigt. Lediglich das EBITDA reduzierte sich leicht auf 31,5 Mio. €. Tatsächlich erwirtschaftete die HOCHBAHN 2019 einen Fehlbetrag von 68,8 Mio. € und einen damit verbundenen Kostendeckungsgrad von 90,1 %. Das EBITDA belief sich 2019 auf 39,5 Mio. €. Diese Ergebnisverbesserung gegenüber der 3. Fortschreibung resultiert vor allem aus positiven bilanziellen Einmaleffekten im Rahmen des Jahresabschlusses 2019.

Jahresfehlbetrag (Mio. €)	2019	2018	2017
Jahresfehlbetrag	68,8	51,0	44,9

Kostendeckungsgrad (%)	2019	2018	2017
Kostendeckungsgrad	90,1	92,2	92,9

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2019 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2019	10,6 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	- 18,3 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 276,2 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 293,4 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2019	9,5 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2019 bestand aus liquiden Mitteln.

Zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von 324,1 Mio. € vor Zuschüssen und zur planmäßigen Tilgung von Altdarlehen in Höhe von 68,8 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2019 acht langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 317,0 Mio. € aufgenommen.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 1.065,1 Mio. €. Damit ergab sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 248,4 Mio. € beziehungsweise 30,4 %.

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht durch Mittel der Innenfinanzierung gedeckt werden kann, grundsätzlich durch langfristige Bankdarlehen finanziert. Der HOCHBAHN standen zugesagte Kreditlinien inländischer Banken in einem Gesamtvolumen von 20,0 Mio. € zur Verfügung. Die Kreditlinien sind im Rahmen der allgemeinen Geschäftstätigkeit frei verwendbar und wurden in Höhe von 4,1 Mio. € teilweise in Anspruch genommen.

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

Die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN war im Jahr 2019 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 2019 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen und ohne Zugänge aus der Verschmelzung von Jasper und SBG) in Höhe von insgesamt 324,1 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 65,5 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 212,4 Mio. € wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 75,9 Mio. €, auf

den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 22,4 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 21,1 Mio. €, auf Streckenbauwerke 18,5 Mio. €, auf den Ersatz der Kommunikationstechnik 15,4 Mio. €, auf den Neubau der U-Bahn-Werkstatt Billstedt 11,9 Mio. €, auf den Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde 8,4 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) 8,0 Mio. € und in die Beschaffung und Erneuerung von Arbeitsfahrzeugen 5,2 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 105,9 Mio. € investiert, davon 75,7 Mio. € für Busbeschaffungen, 17,4 Mio. € für den Neubau des

Betriebshofes Alsterdorf sowie 11,6 Mio. € für die Elektrifizierung von Busbetriebshöfen.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 4,5 Mio. € investiert, unter anderem in den E-Ticketing-Vollbetrieb 1,5 Mio. €, in die Neugestaltung von Servicestellen 0,8 Mio. € und in den Ersatz von Fahrausweisautomaten 0,5 Mio. €.

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen den Kauf von Geldmarktfondsanteilen in Höhe von 1,3 Mio. €, die der Finanzierung von Altersteilzeit- und Arbeitszeitlangzeitguthaben dienen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2019 Mio. €	2019 Anteil %	2018 Mio. €	2017 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
- DT5	75,9	23,4	87,6	77,6
- U-Bahn-Neubau U4	8,0	2,5	20,6	23,0
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
- Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	128,5	39,6	94,4	71,6
Zwischensumme U-Bahn	212,4	65,5	202,6	172,2
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	105,9	32,7	74,8	57,1
Gemeinsame Anlagen	4,5	1,4	4,8	4,1
Finanzanlagen	1,3	0,4	10,1	10,3
Gesamtinvestitionen	324,1	100,0	292,3	243,7

Für das Jahr 2020 wird gemäß aktuellem Wirtschaftsplan mit einem Anstieg der Investitionen auf ca. 354 Mio. € gerechnet. Der Schwerpunkt liegt hier vor allem in der Beschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen und Bussen.

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2019 gegenüber dem Vorjahresende um 189,8 Mio. € und damit um 14,2% auf 1.529,3 Mio. € erhöht. Die HOCHBAHN verzeichnete 2019 vor allem aufgrund der deutlich erhöhten Investitionen eine Zunahme des Sachanlagevermögens. Grund war vor allem die Neuanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen der Generation DT5 und von Bussen. Parallel dazu haben sich auf der Passivseite der Bilanz die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Aufnahme neuer Darlehen zur Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöht. Ein weiterer Grund für den Anstieg der Bilanzsumme ist die Verschmelzung der beiden Tochtergesellschaften Jasper und SBG zum 31. Dezember

2019 auf die HOCHBAHN. Der Ansatz der erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden erfolgte zum Zeitpunkt der Verschmelzung mit den Buchwerten aus den Schlussbilanzen der übertragenden Gesellschaften. Von Jasper wurden Vermögensgegenstände in Höhe von 5,8 Mio. € und Schulden in Höhe von 4,2 Mio. € übernommen, von SBG wurden Vermögensgegenstände in Höhe von 2,5 Mio. € und Schulden in Höhe von 0,5 Mio. € übernommen.

Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag 167,4 Mio. Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote im Vergleich zum Vorjahreswert um 1,6 Prozentpunkte auf 10,9% gesunken.

Aktiva	2019 Mio. €	2019 Anteil %	2018 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	1.261,7	82,5	1.070,5
Finanzanlagen	148,1	9,7	163,4
Vorräte	25,2	1,6	23,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	40,9	2,7	20,6
Flüssige Mittel	9,5	0,6	10,6
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	43,9	2,9	50,9
Summe Aktiva	1.529,3	100,0	1.339,5
Passiva	2019 Mio. €	2019 Anteil %	2018 Mio. €
Eigenkapital	167,4	10,9	167,4
Pensionsrückstellungen	76,7	5,0	77,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.065,1	69,7	816,7
Übrige Rückstellungen	123,7	8,1	145,1
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	56,5	3,7	52,3
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	39,9	2,6	80,9
Summe Passiva	1.529,3	100,0	1.339,5

Für das Jahr 2020 wird aufgrund der anhaltend hohen Investitionstätigkeit mit einem weiteren Anstieg der Bilanzsumme auf rund 1.731 Mio. € gerechnet. Die Eigenkapitalquote wird sich dadurch auf voraussichtlich 9,7% weiter verringern.

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 fokussieren.

2.5 Mitarbeiter der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum 31. Dezember 2019 gegenüber dem Vorjahresende um 786 Beschäftigte gestiegen, davon 524 Beschäftigte aus der Verschmelzung von Jasper und SBG.

	31.12.2019	davon aus Verschmelzung Jasper und SBG	31.12.2018	31.12.2017
Vollzeitkräfte	5.395	498	4.682	4.536
Teilzeitkräfte	546	25	471	421
Vorstände	4	0	4	4
Auszubildende	129	1	131	122
Mitarbeiter/innen gesamt	6.074	524	5.288	5.083

Der Anstieg der Mitarbeiterzahlen im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr war im Wesentlichen auf eine deutliche Ausweitung des Leistungsangebots und einem damit verbundenen höheren Bedarf an Bus- und U-Bahn-Fahrern zurückzuführen. Darüber hinaus wurden in

diversen Bereichen im Zusammenhang mit der U-Bahn-Netzerweiterung zusätzliche Mitarbeiter benötigt.

Tarifabschluss

Der Manteltarifvertrag wurde von der Gewerkschaft ver.di fristgerecht zum 31. Dezember 2019 gekündigt. Da ferner der Entgelttarifvertrag nur bis zum 31. August 2020 vereinbart ist, stehen für diese beiden Tarifverträge im Verlaufe des Jahres 2020 Tarifverhandlungen an.

Berufsausbildung / Duales Studium

Im Jahr 2019 bildete die HOCHBAHN durchschnittlich 115 Auszubildende und dual Studierende in 16 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen aus, darunter auch neun Auszubildende in Teilzeit. Zum Herbst 2019 wurde das Angebot an technischen dualen Studiengängen um die Fachrichtung Regenerative Energiesysteme und Energiemanagement an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) Hamburg ergänzt. Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden lag im Berichtsjahr bei 34 %. Im technisch-gewerblichen Bereich konnte der Anteil der weiblichen Auszubildenden auf 28% gesteigert werden. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 33 Auszubildende und dual Studierende nach ihrer Ausbildung übernommen (87 % der Absolventen). Zur Förderung des digitalen Arbeitens und Lernens wurde der neue Azubi-Jahrgang 2019 mit Tablet-Computern ausgestattet.

Integration von Flüchtlingen

Nach dem erfolgreichen Start des Flüchtlingsprojekts in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017, bei dem die HOCHBAHN elf von 16 Einwanderinnen und Einwanderern als Busfahrer übernommen hat, wurden die Ausbildungskurse weitergeführt. So wurden von den im Jahr 2018 mit der Ausbildung gestarteten 31 Flüchtlingen 26 als Busfahrer übernommen. Im Jahr 2019 haben 38 Flüchtlinge ihre Busfahrerausbildung begonnen. Für das Jahr 2020 sind weitere zwei Ausbildungslehrgänge mit je 20 Teilnehmern und Teilnehmerinnen geplant.

Diversity

Der Aufsichtsrat der HOCHBAHN hat am 12. Dezember 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil von mindestens 37,5% für den Aufsichtsrat und von mindestens 25 % für den Vorstand beschlossen. In der Aufsichtsratssitzung am 2. März 2017 wurde nachträglich festgelegt, dass diese Quoten bis zum 31. Dezember 2020 gelten sollen. Zum Stichtag 31. Dezember 2019 lag der Anteil von weiblichen Aufsichtsratsmitgliedern mit 31,3% unterhalb der angestrebten Zielgröße. Der Frauenanteil im Vorstand entsprach mit 25 % dem Zielwert.

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 2. März 2017 über seine festgelegte Frauenquote für die erste und zweite Managementebene unterhalb des Vorstands informiert. Danach beträgt der Zielwert für den Anteil von Frauen in der ersten Managementebene unter Berücksichtigung der Geschäftsführer der Tochtergesellschaften mindestens 28,0% und derjenige für die zweite Managementebene mindestens 19%. Beide Zielwerte gelten bis zum 31. Dezember 2020.

Zum Stichtag 31. Dezember 2019 wurde die Zielvorgabe sowohl für die erste Managementebene mit 25% als auch für die zweite Managementebene mit 18% verfehlt. Die HOCHBAHN ist weiterhin bestrebt, die festgelegten Zielwerte für alle Managementebenen zu erreichen.

Kriseninterventionsteam

Als deutliche qualitative Erweiterung der professionellen psychologischen Betreuung unserer Beschäftigten bei Unfall- oder Notfallsituationen und daraus resultierenden Belastungen und Traumata wurde das Kriseninterventionsteam (KIT) der HOCHBAHN gegründet. Angebunden an die betriebliche Sozialberatung besteht das KIT aus Beschäftigten der verschiedensten Betriebsbereiche, die in wöchentlich wechselnder Rufbereitschaft im Einsatz sind. Angefordert von der Betriebszentrale, den Einsatzkräften vor Ort oder von den betroffenen Mitarbeitern bei der Notfall- bzw. Unfallmeldung liegt der Fokus der zwölf ausgebildeten Teammitglieder auf der Eins-zu-Eins-Betreuung in der Akutsituation – sofort und vor Ort. Alle Mitglieder des KIT haben eine spezielle Ausbildung nach dem international anerkannten Standard „Critical Incident Stress Management“ (CISM) erhalten. Ergänzt durch zusätzliche Schulungen, unter Berücksichtigung bereichsspezifischer Besonderheiten des Bus- und U-Bahn-Betriebs, werden so vor Ort eine optimale Betreuung der Betroffenen sowie ein möglichst einheitliches Vorgehen zwischen verschiedenen Einsatzkräften wie Feuerwehr, Rettungskräften und Polizei sichergestellt. Mit diesem System der psychischen Ersten Hilfe nimmt die HOCHBAHN eine fortschrittliche Position unter vergleichbaren Verkehrsunternehmen ein.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

Die vom Aufsichtsrat beschlossene Vergütungsstruktur ist für die einzelnen Vorstandsmitglieder in deren Anstellungsverträgen geregelt. Die Vergütung unterteilt sich in erfolgsunabhängige und erfolgsabhängige Komponenten. Die erfolgsunabhängigen Komponenten bestehen in erster Linie aus dem Grundgehalt. Die sonstigen Leistungen zählen ebenfalls zu den erfolgsunabhängigen Komponenten. Sie umfassen den geldwerten Vorteil von Sachbezügen wie die Privatnutzung von

Firmenwagen sowie vergünstigte Fahrten im HVV-Netz von Ehegatten und Kindern. Die variable Vergütung wird erfolgsabhängig gewährt, deren Komponenten werden vom Aufsichtsrat festgelegt. Jährlich werden leistungsorientierte variable Vergütungsvereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern geschlossen.

3. PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1 Prognosebericht

Hamburg-Takt: mehr Mobilität für ganz Hamburg bei weniger CO₂-Emissionen

Klimaschutz ist global eine der wichtigsten Aufgaben der Gegenwart. Mit der Fortschreibung des Klimaplanes hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg die erforderlichen Maßnahmen aufgestellt, damit Hamburg seinen Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels leisten kann. 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 Einsparungen bei den absoluten CO₂-Emissionen statt. Die zentrale Herausforderung in der Mobilitätspolitik des Hamburger Senats besteht deshalb darin, Hamburgs Verkehrsinfrastruktur so aufzustellen, dass die Menschen in einer wachsenden Stadt noch mobiler als heute sein können, aber zugleich auch ein Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Dieser Anspruch nach mehr Mobilität bei weniger CO₂-Emissionen wird mit der Vision des sogenannten Hamburg-Takts im ÖPNV (5-Minuten-Leistungsversprechen) umgesetzt. Der Hamburg-Takt ist der relevanteste Baustein der Mobilitätswende des Hamburger Klimaplanes und somit auch innerhalb des Umweltverbundes aus ÖPNV, Radfahren und zu Fuß gehen. Der Hamburg-Takt steht synonym für einen Paradigmenwechsel im ÖPNV weg von einer nachfrage- und hin zu einer angebotsorientierten Planung. Ziel ist es, dass jeder Fahrgast überall in Hamburg binnen fünf Minuten ein adäquates öffentliches Verkehrsmittel angeboten bekommt. Dadurch wird der Fahrplan obsolet. In Verbindung mit einem gleichbleibend guten Service an jedem Berührungspunkt mit dem ÖPNV wird der Umstieg vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv.

Dieses ehrgeizige Ziel ist nur zu erreichen, wenn Verfügbarkeit und Qualität des Mobilitätsangebots verbessert werden und als Folge der Anteil umweltschonender Verkehrsträger steigt. Durch die Angebotsausweitung soll der Anteil des ÖPNV am zugleich wachsenden Gesamtverkehrsmarkt von 22 % auf 30 % steigen. Dafür müssen die Fahrgastzahlen in absoluter Höhe um 50 % im Vergleich zum Jahr 2017 wachsen.

Die drei Systeme Schnellbahn, Bus und Fähre bilden das Rückgrat des Hamburg-Takts. Damit lässt sich das 5-Minuten-Leistungsversprechen bereits für rund 85 % der Hamburgerinnen und Hamburger realisieren. Um auch den verbleibenden 15 %, die weiter entfernt von der Innenstadt wohnen oder zu Tagesrandzeiten mobil sein wollen, ein entsprechendes Mobilitätsangebot machen zu können, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Andere Mobilitätsformen wie On-Demand- oder Sharing-Angebote (z.B. ioki, MOIA) müssen in den ÖPNV integriert werden und diesen sinnvoll ergänzen.

Ein Kernprojekt der HOCHBAHN ist der Ausbau des U-Bahn-Netzes, der weiter engagiert vorangebracht wird. Das gilt für die Verlängerung der U4 auf die Horner Geest und gegebenenfalls mit dem Sprung über die Elbe auch auf den Kleinen Grasbrook wie auch für die komplett neue Linie U5. Zudem muss das U-Bahn-Bestandsnetz leistungsfähig, stabil und zuverlässig ausgebaut werden, damit die steigenden Fahrgastzahlen bei noch engeren Takten bewältigt werden können. In den kommenden Jahren wird es weitere Taktverdichtungen im Bestandnetz geben und dementsprechend auch eine wachsende Fahrzeugflotte. Für einen stabilen und leistungsfähigen U-Bahn-Betrieb werden die Teilautomatisierung der U2 und der U4 sowie die Verlängerung von Bahnsteigen auf der U3 überprüft.

Die Veränderungen im Hamburger Busnetz werden annähernd so groß sein wie diejenigen im U-Bahn-Netz. Neben der Verbesserung des Angebots auf bestehenden Verbindungen werden neue Linien und mit dem XpressBus und dem QuartierBus auch neue Produkte entstehen. Bis 2030 wird sich die Betriebsleistung im Busverkehr (HOCHBAHN und VHH) fast verdoppeln. Mit den Maßnahmen der Angebotsoffensiven I und II wurden erste Schritte auf dem Weg zum Hamburg-Takt umgesetzt. Die Maßnahmen der Angebotsoffensive I – wie der Einsatz von Großraumgelenkbussen auf den MetroBus-Linien 5 und 7, der Gelenkbuseinsatz auf der Buslinie 142 sowie der Verzicht auf den Einsatz von Kurzzügen im U-Bahn-Verkehr – wurden im Jahr 2019 vollständig umgesetzt. Die erste Stufe der Angebotsoffensive II wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 für 2020 realisiert. Dafür wurden unter anderem folgende Maßnahmen umgesetzt: Taktverdichtung

auf der Buslinie 240, Verlängerung der Buslinie 111 bis U/S Elbrücken, Einführung der XpressBus-Linie 35 sowie die Garantie eines 10-Minuten-Takts im U-Bahn-Verkehr. Die vollständige Umsetzung der Angebotsoffensive II ist bis Ende 2020 vorgesehen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen des Hamburg-Takts sieht die HOCHBAHN zurzeit einen Fahrzeugmehrbedarf von ca. 400 lokal emissionsfreien Bussen vor. Für die U-Bahn wurde die letztmögliche Beschaffungsoption von DT5-Fahrzeugen in einem Umfang von 32 Fahrzeugen mit einer Bestellung im Jahr 2019 wahrgenommen. Somit ist eine Handlungsfähigkeit für den Zwischenzeitraum gewährleistet, bis neue Fahrzeuge vom Typ DT6, die sich zurzeit in der Projektierungsphase befinden, zur Auslieferung kommen. Aus den zu beschaffenden Fahrzeugen ergibt sich allein für das Fahrpersonal ein Mehrbedarf von über 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Elementar für die Realisierung des 5-Minuten-Versprechens (Hamburg-Takt) bei einem gleichzeitig starken Anstieg der Fahrgastzahlen ist ein stabiles und leistungsfähiges System. Daher bedingt der Hamburg-Takt auch erhebliche Investitionen in den Ausbau und die Verbesserung der Infrastruktur. Dazu zählen Haltestellen, Abstellanlagen, Werkstattkapazitäten und Zugsicherungstechnik bei der U-Bahn sowie Haltestellen, Fahrwege, Vorrangschaltungen an Ampeln, Umsteigeanlagen, Überliegeplätze und Betriebshöfe (Neubau, Erweiterung) im Bussystem.

Um jedoch die Menschen tatsächlich vom Umstieg vom eigenen Pkw auf die Angebote des ÖPNV zu überzeugen, bedarf es mehr Qualität und Komfort. Das betrifft vor allem den Service im ÖPNV, für den in den kommenden Jahren in der Stadt gemeinsam neue Maßstäbe gesetzt werden. Damit ist die Realisierung des Hamburg-Takts keine rein technologisch-logistische, sondern eine interdisziplinäre Aufgabe und somit eine große Chance für den ÖPNV in Hamburg und die HOCHBAHN.

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 2018 bereits 33 Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Sechs weitere Haltestellen (Joachim-Mähl-Straße, Lohmühlenstraße, Ritterstraße, Wandsbeker Chaussee, Alter Teichweg, Lübecker Straße) konnten im Jahr 2019 barrierefrei in Betrieb genommen werden, sodass zum Jahreswechsel 2019/2020 nun 78 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut sind. Der Ausbaugrad beträgt somit rund 84 %.

Darüber hinaus begannen im Jahr 2019 die Bauarbeiten an drei weiteren Haltestellen (Landungsbrücken, Klein Borstel und Fuhlsbüttel Nord). Mit der ebenfalls noch in Bau befindlichen Haltestelle Straßburger Straße befanden sich Anfang 2020 insgesamt vier Haltestellen in Bau. Die Herstellung der Barrierefreiheit an der Haltestelle Landungsbrücken ist im Februar 2020 erfolgt. Die barrierefreie Inbetriebnahme der Haltestellen Klein Borstel, Fuhlsbüttel-Nord sowie Straßburger Straße ist für Sommer 2020 geplant.

Die Genehmigungsverfahren für vier weitere Haltestellen (Steinstraße, Mönckebergstraße, Jungfernstieg, Rathaus), deren Umbau im Jahr 2020 beginnen soll, sind abgeschlossen.

Wesentliche Vergaben zum Umbau der Haltestellen Jungfernstieg und Steinstraße sind Ende 2019 erfolgt. Die Bauarbeiten haben im Februar 2020 begonnen. Für den Umbau der Bahnsteige dieser Haltestellen ist eine zehnwöchige Betriebsunterbrechung ab Mitte Juni 2020 vorgesehen.

Der Baubeginn für die Haltestellen Mönckebergstraße und Rathaus ist für den Sommer 2020 vorgesehen. Ab Januar 2021 erfolgen im Rahmen einer rund 14-monatigen Betriebsunterbrechung die Umbauarbeiten an den Bahnsteigen dieser beiden Haltestellen.

Im Zuge der Entwurfsplanungen für den barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Messberg haben sich neue bauliche Anforderungen ergeben, die zunächst den Bau einer Entrauchungsanlage erfordern. Der Baubeginn verschiebt sich dadurch voraussichtlich um zwei Jahre auf das Jahr 2022.

Anfang 2020 sollen zudem die Planungen für die Haltestellen Alsterdorf und Hudtwalckerstraße beginnen. Förderanträge für Planungsmittel wurden eingereicht.

Netzentwicklung U-Bahn

Ziel Hamburgs ist es, den ÖPNV künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Aus einer Ende 2014 abgeschlossenen Konzeptstudie gingen die nachstehenden Netzerweiterungsmaßnahmen für die U-Bahn hervor:

- Neubau einer U1-Haltestelle Oldenfelde
- Verlängerung der U4 zur Horner Geest
- Bau einer neuen Linie U5 von Bramfeld zum Osdorfer Born (in verschiedenen Abschnitten)

Der Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde ist fertiggestellt. Die Haltestelle wurde am 9. Dezember 2019 termingerecht in Betrieb genommen. Bis zum Frühjahr 2020 erfolgt hier neben einigen Restarbeiten und Mängelbeseitigungen noch die Fertigstellung der Außenanlagen an der Ostseite. Das Projekt wird durch eine Zuwendung mit Mitteln der Freien und Hansestadt Hamburg finanziert und befindet sich finanziell im Plan.

Im Projekt Verlängerung der U4 auf die Horner Geest hat die HOCHBAHN im Juli 2019 einen Zuwendungsbescheid über 445 Mio. € zur Bauausführung erhalten. Ein entsprechender GVFG-Antrag (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) befindet sich aktuell in der Bearbeitung. Damit wird das Vorhaben vollständig durch Zuwendungsmittel finanziert. Der Planfeststellungsbeschluss, der Voraussetzung für den Baubeginn ist, liegt vor. Parallel dazu werden Anwohnerinnen und Anwohner umfänglich auf Veranstaltungen über die Bautätigkeiten informiert. Zudem wird weiterhin ein Ansprechpartner vor Ort sein, um Sorgen und Bedenken der Anwohnerinnen und Anwohner entgegenzunehmen. Die Planungsleistungen schreiten weiterhin planmäßig voran. Für mehrere Leistungspakete liegen zwischenzeitlich vergabefähige Angebote vor. Eine Vergabe kann jedoch aufgrund des ausstehenden Planfeststellungsbeschlusses noch nicht erfolgen. Das Projekt Verlängerung der U4 auf die Horner Geest befindet sich derzeit terminlich und finanziell im Plan.

Die Planungen für den Neubau der U-Bahn-Linie U5 wurden im Berichtsjahr weiter fortgeführt. Für den Planungsabschnitt U5 Ost (Bramfeld – City Nord) wurde der Antrag auf Planfeststellung am 20. März 2019 der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Die Bau- und Kostenunterlage wurde der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation termingerecht am 27. Juni 2019 übergeben. Die Hamburgische Bürgerschaft hat am 20. November 2019 den Neubau der U5 Ost beschlossen (Drucksache 21/18397). Der Zuwendungsbescheid über 1,7 Mio. € wurde am 12. Dezember 2019 an die HOCHBAHN übergeben.

Die Zuwendung erhält die HOCHBAHN unabhängig von Bundesfördermitteln, die die Freie und Hansestadt Hamburg zusammen mit weiteren Teilstrecken der U-Bahn-Linie U5 zu einem späteren Zeitpunkt beantragen will. Im Jahr 2019 wurden vertiefende Ausführungsplanungen und Ausschreibungsvorbereitungen begonnen. Im Geschäftsjahr 2020 werden die Planungen sowie die Abstimmungen mit den städtischen Dienststellen, Fachgutachtern und Anliegern so weit vorangetrieben werden, dass unmittelbar nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses die Hauptbauleistungen ausgeschrieben werden können. Der Planfeststellungsbeschluss wird Ende 2020 erwartet. Der Baubeginn wird für Ende 2021 angestrebt.

Im Planungsabschnitt U5 Mitte (City Nord – Innenstadt – Siemensplatz/Stellingen) wurden in allen Abschnitten die Vorplanungen fortgeführt. Ende 2019 wurden mit der politischen Entscheidung, eine Haltestelle unterhalb des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf (UKE) vorzusehen sowie der Festlegung, dass der Bereich der Arenen durch die U-Bahn-Linie U5 angebunden werden soll, wichtige Vorgaben für den Streckenverlauf erzielt. Im Rahmen der Planungen zur U5 Mitte wurde die Bürgerbeteiligung in den Stadtteilen fortgesetzt. Neben lokalen Veranstaltungen für den Abschnitt vom Borgweg – St. Georg wurde das Projekt auf diversen Stadtteilstellen präsentiert. Das Interesse an der U-Bahn-Linie U5 ist weiterhin insgesamt hoch und die große Mehrheit der Bevölkerung begrüßt das Projekt. Im Geschäftsjahr 2020 sind weitere Veranstaltungen und Aktionen in den Stadtteilen geplant. Darüber hinaus werden die Planungen mit dem Ziel fortgeführt, dass die gewählten Trassenlagen aller Abschnitte bis Ende 2020 durch die Bürgerschaft bestätigt werden, sodass die Vorplanungen fertiggestellt werden können. Durch einen Bürgerschaftsbeschluss Ende 2020 sollen die weitere Planungsabfolge und die Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ab 2021 sichergestellt werden

Parallel zu den Aktivitäten vor Ort konnte 2019 die Website „schneller-durch-hamburg.de“ für alle Projekte der U-Bahn-Netzweiterung weiter etabliert werden. Bis Mitte Januar 2020 nutzten rund 120.000 Interessierte die Webseite, um sich zu informieren und zu diskutieren. Die Besucher konnten sich aktiv an den fachlichen Dialogen zu einzelnen Haltestellen einbringen und ihre Fragen rund um den Netzausbau stellen. Zudem erfolgte beispielsweise die Suche nach den Haltestellennamen für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf die Horner Geest über „schneller-durch-hamburg.de“. Die Website stärkt die Rolle der Bürgerbeteiligung und öffnet auf digitalem Weg neue Zugänge für Interessierte. Im Laufe des Jahres 2020 wird ein

weiterer Fokus der Website in der Baustellenkommunikation für die Anwohnerinnen und Anwohner gelegt.

Für den Planungsabschnitt Hamburger Westen (Stellingen bzw. Diebsteich – Lurup – Osdorfer Born) haben die zuständigen Gremien zugestimmt, den Bereich Lurup – Osdorfer Born mit einer neuen S-Bahn-Strecke anzubinden – ausgefädelt an der Holstenstraße über Trabrennbahn Bahrenfeld/DESY – und die U-Bahn-Linie U5 an den Arenen enden zu lassen. Der Erste Bürgermeister hat hierüber am 9. Juli 2019 im Rahmen einer Landespressekonferenz informiert. Die dazugehörige Bürgerschaftsdrucksache (Drucksache 21 / 18875) wurde vom Senat am 5. November 2019 beschlossen.

Direktvergabe Bus / U-Bahn

Am 19. August 2014 stimmte die Senatskommission für öffentliche Unternehmen zu, die HOCHBAHN und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) aufzufordern, die Voraussetzungen für eine Direktvergabe zu schaffen. Nachdem die Anforderungen der Senatskommission von den Verkehrsunternehmen erfüllt wurden, erfolgte Ende 2016 per Senatsbeschluss die Direktvergabe an die VHH. Die Direktvergabe an die HOCHBAHN konnte zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgen, da noch nicht alle gesetzlichen Auflagen erfüllt waren. Eine Direktvergabe ist nach dem bestehenden Rechtsrahmen nur dann zulässig, wenn das Unternehmen sich nicht selbst oder über Beteiligungen außerhalb des Heimatmarkts engagiert. Somit musste die HOCHBAHN vor der Direktvergabe eine Lösung für die BeNEX GmbH (BeNEX) im Sinne der EU-Verordnung finden.

Im Jahr 2019 erfolgte die Veräußerung des von der HOCHBAHN gehaltenen Geschäftsanteils an der BeNEX und des Kommanditanteils an der agilis E. Hiermit wurde der entscheidende Schritt getan, um alle Voraussetzungen im Sinne der EU-Verordnung zu erfüllen, sodass Ende 2019 per Senatsbeschluss die Direktvergabe an die HOCHBAHN erfolgte.

Projekt switchh

Mit dem erfolgreichen Beta-Launch der Mobilitätsplattform im Dezember 2019 wurde ein zentraler Meilenstein im Projekt switchh erreicht. Bis März 2020 wurde die Mobilitätsplattform einschließlich der entwickelten App durch einen ausgewählten Nutzerkreis erprobt, bevor sie dann im Herbst 2020 der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird. Zum Start wird 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.

Mit dem offiziellen Launch der App im Herbst 2020 wird 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 sollen im Jahr 2020 erste Car- bzw. Bikesharing-Dienste in die Mobilitätsplattform integriert werden und dem Nutzer über die hvv switch App zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus sind unter anderem Umsetzungen für das Projekt Check In/Be Out vorgesehen.

Die Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform erfolgt bis ins 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.

Zusätzlich zu den bisherigen 72 in Betrieb befindlichen switchh Punkten sollen im Jahr 2020 drei weitere switchh Punkte realisiert werden. Zudem ist geplant, im Jahr 2020 erste switchh Punkte mit Ladeinfrastruktur für Carsharing-Fahrzeuge auszustatten.

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. Die Bestellung von 30 Bussen für das Jahr 2020 ist bereits planmäßig erfolgt. Mit der Ausschreibung der ab 2021 zu beschaffenden Busse wurde im Anschluss begonnen.

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 für 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 dem Betriebshof Hummelsbüttel getroffen. Mit dem Neubau des Betriebshofes Alsterdorf wurde eine weitere wichtige Voraussetzung für die Beschaffung, Wartung und Versorgung lokal emissionsfreier Busse geschaffen. Die Betriebsaufnahme in Alsterdorf erfolgte im April 2019. Alle serienreifen Batteriebusse werden auf den Betriebshöfen Alsterdorf und Hummelsbüttel stationiert. Der Ausbau und die Erweiterung bereits vorhandener Kapazitäten auf dem Betriebshof Hummelsbüttel werden ab 2020 umgesetzt. 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.

Um den durch die Stadt Hamburg erteilten Auftrag zielgerichtet erfüllen zu können, wurde in der HOCHBAHN eigens ein interdisziplinäres Projektmanagement mit bereichsübergreifender Projektorganisation installiert.

Nachhaltige Kapitalmarktinstrumente

Um die Umsetzung des Klimaplanes der Stadt Hamburg und der Initiative „Hamburg Takt/Integrierter ÖPNV“ zu gewährleisten, wird die HOCHBAHN im Zeitraum 2020 bis 2023 voraussichtlich 1,5 Mrd. € in Fahrzeuge und Instandhaltungsprojekte 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 resultieren hieraus voraussichtlich folgende Netto-Fremdfinanzierungen: 180 Mio. € im Jahr 2020, 310 Mio. € im Jahr 2021, 335 Mio. € im Jahr 2022 und 275 Mio. € im Jahr 2023.

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 sondiert die HOCHBAHN derzeit unterschiedliche nachhaltige Kapitalmarktinstrumente, insbesondere die Begebung eines Green Bonds. Zu diesem Zweck wurde mit mehreren Banken, die in diesem Marktsegment führend sind, eine Produkt- und Marktsondierung durchgeführt. Ziel ist die Strukturierung des Instruments mithilfe eines Konsortiums aus zwei bis drei Banken.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die im Folgenden dargestellte Ergebnisentwicklung basiert auf dem am 12. Dezember 2019 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2020. Die Coronavirus-Pandemie wird gravierende Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung haben. Eine aktualisierte Wirtschaftsplanung liegt derzeit nicht vor. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Ergebnis 2020 verweisen wir auf die Ausführungen im Risikobericht.

Für das Jahr 2020 ist demnach ein Fehlbetrag in Höhe von 144,3 Mio. € geplant. Hieraus abgeleitet ergeben sich ein EBITDA von -26,7 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 81,3 %. Die Ergebnisverschlechterung im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 resultiert vor allem aus der konsequenten Umsetzung der politischen Ziele mit einem massiven Ausbau des Leistungsangebots sowie mit der Beschaffung von ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen ab 2020. Hierdurch ergeben sich vor allem bei den Produktionsfaktoren Personal, Material und Energie deutliche Kostensteigerungen. Hinzu kommen steigende Kapitalkosten einerseits aus Fahrzeugbeschaffungen (DT5-Fahrzeuge und lokal emissionsfreie Busse) und andererseits notwendigen Investitionen in die Infrastruktur. Diese zusätzlichen Kosten werden nur teilweise von steigenden Erlösen kompensiert, da die Erlöseffekte erst mit zeitlicher Verzögerung vollumfänglich eintreten werden. Seitens des HVV wird für den Verkehrsverbund im Jahr 2020 mit einer Nachfragesteigerung um 1,0 % verbunden mit einer moderaten Tarifierhöhung in Höhe von 1,3 % gerechnet. Durch den eingeleiteten Paradigmenwechsel von einer reaktiven nachfrageorientierten Angebotsgestaltung hin zu einer proaktiven Ausweitung des Leistungsangebots ergeben sich somit kurzfristig deutliche Kostensteigerungen, die erst mit einem

zeitlichen Verzug positive Effekte auf der Erlösseite nach sich ziehen werden. Dies führt dazu, dass sich das Ergebnis 2020 im Vergleich zum Ergebnis 2019 deutlich verschlechtern wird.

3.2 Risiko- und Chancenbericht Risiko- und Chancenmanagement

Die Verfahrensweise zur Identifikation, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken und Chancen, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben, ist im System des Risiko- und Chancenmanagement (RCM) der HOCHBAHN geregelt.

Um ein zielgerichtetes RCM zu ermöglichen, werden wesentliche Grundlagen unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen vom Vorstand der HOCHBAHN vorgegeben und konzernweit angewandt. Diese sind im 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 demnach den Eintritt eines Schadens bzw. Nachteils sowie die negative Abweichung vom genehmigten Budget. Chancen hingegen bedeuten einen Zugewinn bzw. Vorteil und damit eine positive Abweichung vom Budget.

Für die Höhe der Auswirkung ist die Netto-Position festgelegt. Für den Umgang mit Risiken und Chancen werden im Rahmen der RCM-Inventuren soweit möglich dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Im Hinblick auf einen möglichen kurz- oder mittelfristigen Eintritt bestehen unterschiedliche Regelungen. Eine Saldierung von Chancen und Risiken ist ausgeschlossen.

Risiken

Im Folgenden werden verschiedene wesentliche Risiken für die HOCHBAHN herausgestellt. Zudem wird die Gesamtrisikoposition zum Ende des Jahres 2019 erläutert und beurteilt:

Unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs

Derzeit bestimmen Themen wie das 365-Euro-Ticket oder der kostenlose Nahverkehr die politischen Tarifdiskussionen im Nahverkehr

in Deutschland, so auch in Hamburg. Ein 365-Euro-Abo für Hamburg entspricht einer Absenkung des aktuellen Preises um ca. 65 % und führt zu entsprechenden Einnahmenverlusten im HVV. Ein so massiver Eingriff in die Tarifsystematik ist durch die Verkehrsunternehmen ohne Gegenfinanzierung nicht auszugleichen.

Auf Basis von Absprachen zwischen dem HVV und den Verkehrsunternehmen orientieren sich die jährlichen Fortschreibungen der Tarife an den realen Steigerungen ausgewählter Aufwandspositionen wie Energie und Personal. Eine unzureichende Berücksichtigung dieser Steigerungen führt zu einem Anstieg des Fehlbetrags bei der HOCHBAHN. Die Möglichkeit, diesen Anstieg durch Einsparungen auszugleichen, besteht nicht.

Auswirkung von Baustellen

Auch in den kommenden Jahren ist im HVV-Netz von einer verstärkten Bautätigkeit auszugehen. Dies betrifft sowohl Baumaßnahmen anderer Verkehrsunternehmen als auch eigene, die sich auf die Höhe der Fahrgastzahlen der HOCHBAHN auswirken. Risiken in Bezug auf die Höhe der Nachfrage können darin bestehen, dass Verzögerungen bei Baumaßnahmen eintreten, Schienenersatzverkehre nicht angeboten werden oder das Kundenverhalten generell nicht den Erwartungen entspricht. Im Ergebnis würden die Zuschreibungen der Fahrgeldeinnahmen durch den HVV geringer ausfallen als geplant.

Personalrisiken

Eine historisch niedrige Arbeitslosenquote sowie ein sich verengender Arbeitsmarkt erschweren mittel- bis langfristig die Rekrutierung von Fachpersonal. Die zügig voranschreitende Digitalisierung verändert nicht nur unser aller privates Umfeld, sondern auch zunehmend die Arbeitswelt und damit die Anforderungen an Bewerber rapide. Betroffen hiervon sind zahlreiche Berufsbilder bei der HOCHBAHN. Ein weiterer Aspekt resultiert aus den Leistungsausweitungen infolge der Angebotsoffensiven. Diese führen gleichzeitig zu einer verstärkten Nachfrage aller Marktteilnehmer nach Fachpersonal. Dies verengt den Markt und wirkt sich nachteilig auf die Rekrutierung aus. Die HOCHBAHN setzt hierbei weiterhin auf eine Verstärkung zielgruppenspezifischer Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität.

Aus heutiger Sicht und aktuellen Erfahrungen wird das Rekrutierungsrisiko mittelfristig als stetig steigend bewertet. Die Konjunktorentwicklung spielt für den Rekrutierungserfolg und -aufwand eine wesentliche Rolle. Die weitere Entwicklung wird beobachtet.

Zinsänderungen

Ein Anstieg der Zinsniveaus für kurzfristige Mittel und neue langfristige Darlehen könnte mittelfristig zu zusätzlichen Aufwendungen und einem Anstieg des Fehlbetrages führen. Auf bestehende Darlehen hat ein Anstieg keine Auswirkungen, da sich die HOCHBAHN in vielen Fällen eine Zinsbindung gesichert hat.

Risikoberichterstattung in Bezug auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

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

Coronavirus-Pandemie

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung ist eine Einschätzung über die weitere Ausbreitung des Coronavirus in der Metropolregion Hamburg ebenso wenig möglich wie eine Prognose über den weiteren Verlauf und die Dauer der Pandemie. Experten gehen für die kommenden Wochen von einer deutlichen Zunahme von Infizierten und Verdachtsfällen für Deutschland aus.

Zur besseren Beurteilung der aktuellen Lage steht die HOCHBAHN in engem Kontakt mit den Fachleuten der Hamburger Gesundheitsbehörden. Ferner werden die aktuellen Maßnahmen und Empfehlungen der Experten des Robert-Koch-Instituts sowie der WHO aufmerksam verfolgt und HOCHBAHN-intern auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Zudem hat die HOCHBAHN einen internen Krisenstab installiert, der Informationen fortlaufend zusammenträgt, auswertet und Bilder zur aktuellen Lage erstellt.

Die Risiken für die HOCHBAHN in Verbindung mit dem Coronavirus bestehen zum einen darin, dass es zu Engpässen im Fahrpersonal kommen und die HOCHBAHN ihre Verkehrsleistung nicht vollständig erbringen kann. Zum anderen sind Einnahmeverluste, insbesondere im freien Verkauf, aber auch im Abonnement, zu verzeichnen, denen keine entsprechenden Entlastungen auf der Kostenseite gegenüberstehen, da die HOCHBAHN ihre Verkehrsleistungen weiter aufrechterhält. Die finanziellen Auswirkungen lassen sich derzeit nicht abschätzen.

Zusammenfassende Risikoposition

Im Jahr 2019 wurden turnusgemäß zwei RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Adhoc-Meldungen für unerwartet aufgetretene wesentliche Risiken erfolgten nicht. Zum Jahresende wurden bei der HOCHBAHN 79 Risiken identifiziert. Hiervon entfielen 25 auf die Kategorie „Kunden- /Lieferantenbeziehungen“, 22 auf „Technik und Organisation“, 18 auf „Allgemeine Rahmenbedingungen“, elf auf „Markt“ sowie drei auf „Konzern“-Belange.

Die vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossene und ab dem 15. Dezember 2019 stufenweise umgesetzte Angebots-offensive führt zu einer deutlichen Leistungsausweitung und Qualitätsverbesserung des Verkehrsangebots von Bussen und U-Bahnen in der Metropolregion. Mittelfristig wird der Erfolg dieser Maßnahme durch die Höhe der Fahrgastzahlen sowie die daraus resultierenden Einnahmen bestimmt. Deren Prognose, speziell in Bezug auf die vorgenommenen Leistungsausweitungen, ist aktuell nicht abschätzbar.

Kurzfristige Risiken resultieren aus den verstärkten Bautätigkeiten im HVV-Netz und der Entwicklung der Fahrgastzahlen infolge dieser Maßnahmen. Eine unzureichende Fortschreibung der HVV-Tarifstruktur würde zu niedrigeren Einnahmen und zu einem Anstieg des Fehlbeitrags beitragen.

Die Gesamtposition hat sich im Vorjahresvergleich durch den Wegfall von Risiken verbessert. 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 könnten.

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind ein Auszug aus der RCM-Inventur per Ende 2019.

Chancen

Im Folgenden werden die wesentlichen Chancen für die HOCHBAHN erläutert:

Strategische Chancen

Mit der Fortschreibung des Klimaplanes 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, 30. März 2020

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

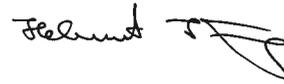
Der Vorstand



Henrik Falk



Claudia Güssen



Helmut König



Jens-Günter Lang

JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	25
BILANZ	26
ANLAGENSPIEGEL	28
ANHANG	30
Bilanzerläuterungen	32
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	35
Sonstige Angaben	36
Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2019	40

Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

(€)	Anhang	2019	2018
1. Umsatzerlöse	(7)	534.339.928,05	537.355.451,65
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		29.152.105,12	22.633.906,44
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	54.256.214,33	29.335.896,88
4. Gesamtleistung		617.748.247,50	589.325.254,97
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-64.740.601,32	-58.723.970,58
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-187.465.195,93	-179.396.341,20
		-252.205.797,25	-238.120.311,78
6. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		-229.500.202,63	-218.604.145,07
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-44.755.595,20	-47.811.292,32
		-274.255.797,83	-266.415.437,39
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-85.169.286,06	-77.416.178,17
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-61.026.594,92	-48.104.002,56
9. Beteiligungsergebnis	(12)	9.615.095,97	14.093.738,60
10. Zinsergebnis	(13)	-23.093.043,27	-23.969.588,55
11. Ergebnis nach Steuern		-68.387.175,86	-50.606.524,88
12. Sonstige Steuern		-410.168,57	-403.886,64
13. Erträge aus Verlustübernahme		68.797.344,43	51.010.411,52
14. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00	0,00

Bilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2019

AKTIVIA (€)	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		2.584.663,00	1.356.900,00
2. Geleistete Anzahlungen		14.221.335,48	3.957.157,31
		16.805.998,48	5.314.057,31
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		157.473.365,81	108.009.625,88
2. Technische Anlagen und Maschinen		873.384.183,23	770.371.718,23
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		23.609.409,70	18.482.916,70
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		190.435.986,05	168.342.851,51
		1.244.902.944,79	1.065.207.112,32
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		135.830.465,31	144.430.473,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		706.579,11	866.632,53
3. Beteiligungen		155.990,25	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		11.439.717,97	10.098.143,87
5. Sonstige Ausleihungen		0,00	7.803.000,00
		148.132.752,64	163.354.239,65
		1.409.841.695,91	1.233.875.409,28
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		25.199.987,95	23.496.271,91
2. Waren		0,00	5.914,36
		25.199.987,95	23.502.186,27
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		19.976.774,61	20.558.440,39
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		9.089.954,16	10.966.043,58
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.563.104,22	1.869.826,15
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		29.328.761,63	35.210.007,81
5. Sonstige Vermögensgegenstände		24.377.851,97	2.268.342,49
		84.336.446,59	70.872.660,42
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		9.519.567,81	10.627.369,12
		119.056.002,35	105.002.215,81
C. Rechnungsabgrenzungsposten		436.451,20	639.445,13
		1.529.334.149,46	1.339.517.070,22

PASSIVA (€)	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
A. Eigenkapital	(3+4)		
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		1.321.876,04	1.321.876,04
		5.445.881,61	5.445.881,61
		167.434.226,55	167.434.226,55
B. Rückstellungen	(5)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		76.709.464,00	77.050.577,00
2. Sonstige Rückstellungen		123.746.647,91	145.149.188,35
		200.456.111,91	222.199.765,35
C. Verbindlichkeiten	(6)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.065.104.171,64	816.745.486,98
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		56.478.293,56	52.275.017,80
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		24.589.369,64	56.561.678,12
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.815,37	0,00
5. Sonstige Verbindlichkeiten		15.264.084,25	24.064.335,25
		1.161.437.734,46	949.646.518,15
C. Rechnungsabgrenzungsposten		6.076,54	236.560,17
		1.529.334.149,46	1.339.517.070,22

Anlagenpiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft 2019

€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2019	Zugänge	Zugänge Verschmelzung	Abgänge	Umbuchungen
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	34.379.262,50	1.083.953,28	119.037,64	257.351,91	1.147.504,09
2. Geleistete Anzahlungen	3.957.157,31	11.900.229,41	0,00	0,00	-1.636.051,24
Immaterielle Vermögensgegenstände	38.336.419,81	12.984.182,69	119.037,64	257.351,91	-488.547,15
II. Sachanlagen					
1. a.) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	84.367.878,19	14.855.644,56	0,00	3.235.892,64	33.963.844,06
b.) Bauten auf fremden Grundstücken					
ba.) Bahnkörper u. Bauten d. Schienenweges	188.340.768,02	3.284.223,83	0,00	151.034,67	662.454,37
bb.) Übrige Bauten	85.916.372,67	1.575.301,86	1.735.727,29	16.751,44	2.656.241,38
	358.625.018,88	19.715.170,25	1.735.727,29	3.403.678,75	37.282.539,81
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	432.847.240,80	14.187.142,51	0,00	5.358.326,89	3.779.115,66
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.039.905.120,11	111.124.690,14	7.031.504,68	38.296.141,92	24.855.095,67
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	91.855.992,96	8.743.857,81	264.322,63	2.574.399,44	8.305.120,96
	1.564.608.353,87	134.055.690,46	7.295.827,31	46.228.868,25	36.939.332,29
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	112.024.811,12	9.233.591,85	547.292,05	2.013.965,75	3.103.718,47
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	168.342.851,51	99.930.722,79	0,00	1.000.544,83	-76.837.043,42
Sachanlagen	2.203.601.035,38	262.935.175,35	9.578.846,65	52.647.057,58	488.547,15
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	164.036.473,00	0,00	5.194,73	28.211.202,42	0,00
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	866.632,53	25.919,19	0,00	185.972,61	0,00
3. Beteiligungen	155.990,25	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	10.098.143,87	1.341.574,10	0,00	0,00	0,00
5. Sonstige Ausleihungen	7.803.000,00	0,00	0,00	7.803.000,00	0,00
Finanzanlagen	182.960.239,65	1.367.493,29	5.194,73	36.200.175,03	0,00
	2.424.897.694,84	277.286.851,33	9.703.079,02	89.104.584,52	0,00

	Abschreibungen						Restbuchwerte		
	Stand 31.12.2019	Stand 01.01.2019	Zugänge	Zugänge Verschmelzung	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2019	Stand 31.12.2019	Stand Vorjahr
	36.472.405,60	33.022.362,50	1.003.694,37	119.037,64	257.351,91	0,00	33.887.742,60	2.584.663,00	1.356.900,00
	14.221.335,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14.221.335,48	3.957.157,31
	50.693.741,08	33.022.362,50	1.003.694,37	119.037,64	257.351,91	0,00	33.887.742,60	16.805.998,48	5.314.057,31
	129.951.474,17	33.981.946,97	3.243.965,69	0,00	3.234.952,64	0,00	33.990.960,02	95.960.514,15	50.385.931,22
	192.136.411,55	152.925.452,93	2.762.201,20	0,00	151.034,67	0,00	155.536.619,46	36.599.792,09	35.415.315,09
	91.866.891,76	63.707.993,10	1.967.331,24	1.295.259,29	16.751,44	0,00	66.953.832,19	24.913.059,57	22.208.379,57
	413.954.777,48	250.615.393,00	7.973.498,13	1.295.259,29	3.402.738,75	0,00	256.481.411,67	157.473.365,81	108.009.625,88
	445.455.172,08	301.054.790,57	12.376.704,80	0,00	5.356.929,52	0,00	308.074.565,85	137.380.606,23	131.792.450,23
	1.144.620.268,68	431.800.155,11	51.055.467,81	6.382.981,68	37.620.420,92	0,00	451.618.183,68	693.002.085,00	608.104.965,00
	106.594.894,92	61.381.689,96	4.629.039,77	152.590,63	2.569.917,44	0,00	63.593.402,92	43.001.492,00	30.474.303,00
	1.696.670.335,68	794.236.635,64	68.061.212,38	6.535.572,31	45.547.267,88	0,00	823.286.152,45	873.384.183,23	770.371.718,23
	122.895.447,74	93.541.894,42	7.357.973,32	395.032,05	2.008.861,75	0,00	99.286.038,04	23.609.409,70	18.482.916,70
	190.435.986,05	0,00	772.907,86		772.907,86	0,00	0,00	190.435.986,05	168.342.851,51
	2.423.956.546,95	1.138.393.923,06	84.165.591,69	8.225.863,65	51.731.776,24	0,00	1.179.053.602,16	1.244.902.944,79	1.065.207.112,32
	135.830.465,31	19.606.000,00	0,00	0,00	19.606.000,00	0,00	0,00	135.830.465,31	144.430.473,00
	706.579,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	706.579,11	866.632,53
	155.990,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	155.990,25	155.990,25
	11.439.717,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.439.717,97	10.098.143,87
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.803.000,00
	148.132.752,64	19.606.000,00	0,00	0,00	19.606.000,00	0,00	0,00	148.132.752,64	163.354.239,65
	2.622.783.040,67	1.191.022.285,56	85.169.286,06	8.344.901,29	71.595.128,15	0,00	1.212.941.344,76	1.409.841.695,91	1.233.875.409,28

Anhang für das Geschäftsjahr 2019 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2019 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

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

Zum 31. Dezember 2019 (0:00 Uhr) sind die Friedrich Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH (Jasper) sowie die SBG Süderelbe Bus GmbH (SBG), beide mit Sitz in Hamburg, auf die HOCHBAHN (alleinige Gesellschafterin beider Gesellschaften) verschmolzen worden. Der Ansatz der erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden erfolgte zum Zeitpunkt der Verschmelzung mit den Buchwerten aus den Schlussbilanzen der übertragenden Gesellschaften. Von Jasper wurden Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 5.780 und Schulden in Höhe von T€ 4.190 übernommen, von SBG wurden Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 2.498 und Schulden in Höhe von T€ 498 übernommen. Die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreszahlen ist insoweit eingeschränkt.

Auf einer HGV-Konzernanweisung basierend wurden im Jahr 2019 Umgliederungen von den Forderungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in die Forderungen gegen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen vorgenommen. Aus Wesentlichkeitsgründen wurden die Vorjahreszahlen nicht angepasst, insofern ist die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreszahlen eingeschränkt.

Die HOCHBAHN ist nicht verpflichtet, gemäß § 291 HGB einen eigenen Konzernabschluss und -lagebericht aufzustellen. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, aufgestellt und veröffentlicht.

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Im Jahr 2019 wurde die Bewertung der Rückstellung für Verpflichtungen zur Gewährung kostenfreier Pensionärsfahrkarten und verbilligter Ehegattenfahrkarten angepasst. Daraus resultiert ein ertragswirksamer Effekt in Höhe von T€ 3.429. Die übrigen Vermögensgegenstände und Schulden wurden nach den gleichen Methoden wie im Vorjahr bewertet.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um die Zuschüsse der öffentlichen Hand und Abschreibungen, bewertet.

In die Herstellungskosten der selbsterstellten Anlagen werden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die in den Gemeinkosten enthaltenen nicht aktivierungsfähigen Kostenbestandteile wurden durch den Ansatz eines prozentualen Abschlags eliminiert.

Die Abschreibungen werden auf Basis von eigenen Erfahrungssätzen und Richtsätzen der für öffentliche Verkehrsbetriebe ermittelten betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Für Wirtschaftsgüter, die nach dem 30. Juni 1997 angeschafft oder hergestellt worden sind, wurde – mit Ausnahme von U-Bahn-Fahrzeugen und Omnibussen – grundsätzlich die vom Bundesminister für Finanzen ab 1. Juli 1997 herausgegebene AfA-Tabelle „Personen- und Güterbeförderung (im Straßen- und Schienenverkehr)“ in Verbindung mit der ab 1. Januar 2001 gültigen AfA-Tabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter, unter Berücksichtigung der jeweiligen wirtschaftlichen Nutzungsdauer, angewandt. Im Testbetrieb befindliche Plug-in- und Batteriebusse werden über eine verkürzte Nutzungsdauer von fünf Jahren abgeschrieben, da es sich bei diesen Fahrzeugen um Prototypen handelt.

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

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

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

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

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

Unverzinsliche und niedrig verzinsliche Ausleihungen sind fristadäquat abgezinst worden.

Die Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu fortgeschriebenen durchschnittlichen Einstandspreisen bewertet. Selbsterstellte Vorräte sind zu Herstellungskosten einschließlich Gemeinkostenzuschläge auf Löhne und Materialien bewertet worden. Für erkennbare Wertminderungen wurden angemessene Wertabschläge vorgenommen. Die Waren sind zum Festwert bewertet.

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

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

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Es wurde nicht von dem Vereinfachungswahlrecht gemäß §253 Abs. 2 Satz 2 und 3 HGB Gebrauch gemacht, sondern der Rechnungszinssatz entsprechend der mittleren Duration des Bestandes, der einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 12 Jahren entspricht, in Ansatz gebracht. Der Zinssatz beträgt zum 31. Dezember 2019 2,52 % p.a. (Vorjahr 3,01 % p.a.). Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,75 % p.a. (Vorjahr 2,75 % p.a.), der erwartete Rententrend mit 2,50 % p.a. (Vorjahr 2,50 % p.a.) berücksichtigt. Auswirkungen aus der Fluktuation von Mitarbeitern werden nicht berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,75 % p.a. (Vorjahr 2,75 % p.a.) berücksichtigt. Für die übrigen Preis- und Kostensteigerungen wurden 1,50 % p.a. (Vorjahr 1,50 % p.a.) angesetzt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß §253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen zwischen 0,72 % p.a. (Vorjahr 0,98 % p.a.) und 1,97 % p.a. (Vorjahr 2,32 % p.a.) abgezinst. In den sonstigen Rückstellungen sind auch Rückstellungen nach §249 Abs. 2 HGB a.F. enthalten. Es ist von dem Wahlrecht nach Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB Gebrauch gemacht worden, diese Rückstellungen beizubehalten.

Die Verbindlichkeiten werden mit deren Erfüllungsbetrag bewertet.

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

BILANZERLÄUTERUNGEN**(1) Anlagevermögen**

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

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2019	2018
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.976	20.559
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9.090	10.966
davon aus Lieferungen und Leistungen/ Verbindlichkeiten	(484)	(-687)
davon aus sonstigen Forderungen	(8.606)	(11.653)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.563	1.870
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.563)	(1.528)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(0)	(342)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	29.329	35.210
davon aus Lieferungen und Leistungen	(13.278)	(20.206)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(16.051)	(15.004)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	24.378	2.268
Summe	84.336	70.873

Von den Sonstigen Vermögensgegenständen haben T€ 20.202 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2019 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
B-Vorzugsstückaktien	1.664	1.664	87
		990.178	51.489
	1.710.350	1.710.350	88.938

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

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von T€ 5.064. Dieser ist nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, jedoch nicht abführungsgesperrt.

(4) Eigenkapitalspiegel

in T€	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Eigenkapital
Stand zum 1.1.2019/ Stand zum 31.12.2019	88.938	73.050	5.446	167.434

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

(5) Rückstellungen

in T€	2019	2018
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	76.709	77.051
Sonstige Rückstellungen	123.747	145.149
	200.456	222.200

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€ 23.277 sowie für Anwartschaften von T€ 6.983.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 72.121 enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, Finanzierungs- und Prozessrisiken sowie ausstehende Rechnungen.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	davon Restlaufzeit			
	insgesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.065.104	78.719	459.040	527.345
Im Vorjahr	816.745	72.733	332.777	411.235
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	56.478	56.478	0	0
Im Vorjahr	52.275	52.275	0	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	24.590	24.590	0	0
Im Vorjahr	56.562	56.562	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(62.758)	(62.758)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(36.442)	(36.442)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten/Forderungen	(-38.168)	(-38.168)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(20.120)	(20.120)	(0)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2)	(2)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(0)	(0)	(0)	(0)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	15.264	15.264	0	0
Im Vorjahr	24.065	24.065	0	0
davon aus Steuern	(3.761)	(3.761)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(3.506)	(3.506)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.485)	(1.485)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(1.354)	(1.354)	(0)	(0)
Summe	1.161.438	175.053	459.040	527.345
Im Vorjahr	949.647	205.635	332.777	411.235

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(7) Umsatzerlöse

in T€	2019	2018
Personennahverkehr ¹	445.495	452.624
Vermietung und Verpachtung	47.498	43.917
Sonstiges	41.347	40.814
	534.340	537.355
davon aperiodisch ²	-3.767	4.874

¹ Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG (Schülerverkehr) sowie § 148 SGB IX (Beförderung Schwerbehinderter) zusammen. Die endgültige Einnahmenezuschreibung des HVV für das Jahr 2019 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der HVV GmbH. Die Ermittlung der Einnahmen aus der Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX) erfolgt aufgrund einer vorläufigen Berechnung grundsätzlich anhand der Vorjahresparameter.

² In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV (T€ -4.046; i. Vj. T€ 4.296) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2019	2018
Sonstige betriebliche Erträge	54.256	29.336
davon aperiodisch (im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Schaden- und Kosten-erstattungen für frühere Jahre)	21.492	5.748

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten einen außergewöhnlichen Ertrag aus der Verschmelzung von Jasper und SBG in Höhe von T€ 1.889 sowie aus der Auflösung eines passiven Rechnungsabgrenzungspostens in Höhe von T€ 2.403.

(9) Personalaufwand

in T€	2019	2018
Löhne und Gehälter	229.500	218.604
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	44.756	47.811
	274.256	266.415
davon für Altersversorgung	-200	5.655

(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr wurden Abschreibungen in Höhe von T€ 85.169 (Vorjahr T€ 77.416) vorgenommen. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 773 (Vorjahr T€ 33).

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen T€ 61.026 (Vorjahr T€ 48.104). Sie enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 509. Diese beinhalten im Wesentlichen den Selbstbehalt bei Haftpflichtschäden in Höhe von T€ 226.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen von T€ 10.000 aus der Gewährung eines Ertragszuschusses an eine Tochtergesellschaft.

(12) Beteiligungsergebnis

in T€	2019	2018
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5.887	6.413
Erträge aus Beteiligungen	4.043	8.384
davon aus verbundenen Unternehmen	(3.425)	(8.042)
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-315	-704
davon aus verbundenen Unternehmen	(-315)	(-704)
	9.615	14.093

(13) Zinsergebnis

in T€	2019	2018
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	48	58
davon aus verbundenen Unternehmen	(48)	(58)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	208	246
davon aus verbundenen Unternehmen	(79)	(70)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(113)	(169)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-23.349	-24.273
davon an verbundene Unternehmen	(-18)	(-25)
davon aus Aufzinsungen	(-3.380)	(-4.048)
	-23.093	-23.969

SONSTIGE ANGABEN**(14) Abschlussprüferhonorare**

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2019
Abschlussprüfungsleistungen	101
Andere Bestätigungsleistungen	32
Sonstige Leistungen	0
Steuerberatungsleistungen	0
	133

In den Abschlussprüfungsleistungen sind Honorare in Höhe von T€ 21 für die Jahresabschlussprüfung des Vorjahres enthalten.

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

Es besteht ein Finanzierungs-Leasingvertrag für 13 U-Bahn-Fahrzeuge, welcher zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurde. Aus dem Finanzierungs-Leasingvertrag ergibt sich gegenüber ausländischen Leasinggebern eine Haftung in Höhe von T€ 36.271, für die in gleicher Höhe Rückgrifforderungen gegenüber einem inländischen Kreditinstitut bestehen. Die Verbindlichkeiten werden durch die Sicherungsübereignung von U-Bahn-Fahrzeugen besichert.

Es besteht ein weiterer 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. Zum 31. Dezember 2019 wurden die Barwertvorteile vollständig ertragswirksam vereinnahmt. Es ergeben sich für die HOCHBAHN keine zukünftigen Risiken.

Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurde ein Darlehen in NZD (T€ 55.000) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrags- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt T€ -2.321. 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 critica-terms-match-Methode keine Risiken für die HOCHBAHN.

(16) Haftungsverhältnisse

Es bestehen Verbindlichkeiten aus Bürgschaften in Höhe von T€ 4.241.

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

(17) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen T€ 376.661. Hierin sind T€ 3.807 gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(18) Angaben zu den Arbeitnehmern

Es sind die im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeitnehmer angegeben.

	2019		2018
	vor Verschmelzung	nach Verschmelzung	
Personal und Betrieb	3.562	4.064	3.341
Technik	948	948	935
Unternehmenssteuerung und Finanzen	508	508	481
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	312	321	315
	5.330	5.841	5.072
davon Teilzeitbeschäftigte	504	529	452
davon weibliche Beschäftigte	945	968	867
Versorgungsempfänger	80	81	79
Auszubildende	116	117	114

(19) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2019 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.192, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	Herr Falk	Herr König	Herr Lang	Frau Güsken
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	290	216	216	175
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	20	23	17	31
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	71	49	44	39
Summe	381	288	277	245

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 4.105 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 10.448. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2019 Bezüge von T€ 650 gezahlt.

(20) Organe der Gesellschaft**Mitglieder des Aufsichtsrates****Michael Westhagemann, Hamburg**

Vorsitzender

Senator, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Max Leininger*, Hamburg

Stellvertretender Vorsitzender

Gewerkschaftssekretär, ver.di

Martin Huber, Hamburg

Senatsdirektor, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg

Senatsdirektorin, Finanzbehörde

Wolfgang Michael Pollmann, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Umwelt und Energie

Andreas Rieckhof, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Oliver Jensen, Hamburg

Geschäftsführer, HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Martina Plag, Hamburg

Geschäftsführerin, Hachenberg und Richter Unternehmensberatung GmbH

Claudia Plath, Hamburg (bis 23. August 2019)

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

Joanna Fisher, Hamburg (seit 23. August 2019)

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

Anne-Louise Quiring*, Hamburg

Gewerkschaftssekretärin, ver.di

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Angelika Jank*, Hamburg

Raumpflegerin, TEREG Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, Hamburg

Bereichsleiter, Datenschutzbeauftragter der HOCHBAHN

Stefan Uckert*, Reinbek

Techn. Angestellter, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Torsten Lux-Kremer*, Hamburg

Betriebstechniker, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Jörg Braun*, Hamburg

Kfm. Angestellter, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

* Vertreter der Arbeitnehmer

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

Ressort Unternehmenssteuerung

Helmut König, Peine

Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit

Jens-Günter Lang, Hamburg

Ressort Technik

Claudia Güsken, Hamburg

Ressort Personal und Betrieb

(21) 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 der HOCHBAHN in Verbindung mit dem Coronavirus ergeben sich vor allem aus Einnahmeverlusten aufgrund stark rückläufiger Fahrgastzahlen. Ergänzend verweisen wir auf die Ausführungen im Lagebericht.

(22) Name und Sitz des Mutterunternehmens

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), ist alleinige Gesellschafterin der HOCHBAHN; alleinige Gesellschafterin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die HGV ist das Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt. Ferner erstellt die Freie und Hansestadt Hamburg einen Konzernabschluss.

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Die Offenlegung des HGV-Abschlusses erfolgt im elektronischen Bundesanzeiger, die Offenlegung des Konzernabschlusses der Freien und Hansestadt Hamburg erfolgt auf der Internetseite der FHH.

Hamburg, 30. März 2020

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

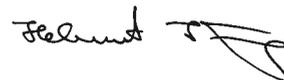
Der Vorstand



Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

Anteilsbesitz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2019¹

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital	Beteiligung		Ergebnis 2019	Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag
	T€	Name	%	T€	
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg	4.096	HOCHBAHN	100,0	0	ja ²
ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg	3.472	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Hamburg	775	HOCHBAHN	100,0	0	ja
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH, Hamburg ³	1.450	HOCHBAHN	72,1	199	-
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	3.360	-
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	132	HOCHBAHN	100,0	4	-
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	65.972	HOCHBAHN	100,0	9.293	-
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	100,0	0	ja ⁴
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	56,0	0	ja ⁴

¹ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

³ Angabe der Vorjahreszahlen.

⁴ Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der **Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft**, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
 - beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
 - ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
 - beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
 - beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
 - führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.
- Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, 31. März 2020

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Jens Engel
Wirtschaftsprüfer

Hartmut Schmidt
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2019 durch mündliche und schriftliche Berichte des Vorstandes regelmäßig über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen. Der Aufsichtsrat hat einen Finanzausschuss, einen Verkehrsausschuss und den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2019 hat der Aufsichtsrat vier reguläre Sitzungen und eine außerordentliche Sitzung, der Finanzausschuss zwei Sitzungen sowie eine Sondersitzung und der Verkehrsausschuss zwei Sitzungen abgehalten.

Der Aufsichtsrat dankt der am 23. September 2019 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Frau Claudia Plath für ihre langjährige engagierte Tätigkeit. Als Nachfolgerin gehört seitdem Frau Joana Fisher dem Aufsichtsrat an.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2019 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Hamburg, geprüft worden. Die Prüfung hat keine Beanstandungen ergeben. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde erteilt.

Die Prüfungsberichte haben den Aufsichtsratsmitgliedern vorgelegen. Ferner hat der Abschlussprüfer in der Bilanzsitzung des Finanzausschusses und im Aufsichtsrat über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet.

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

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2019 geleistete Arbeit.

Hamburg, 18. Juni 2020

Der Aufsichtsrat



Michael Westhagemann
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019 die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von dem Vorstand und den Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte).

Die Tochtergesellschaften der HOCHBAHN

ATG Alster-Touristik GmbH (ATG)

FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)

HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)

TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

haben im Zeitraum vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

- **4.1.5 HCGK:**

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

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

- **4.2.1 Satz 1 und Satz 6 HCGK:**

„Die Geschäftsführung soll grundsätzlich aus mindestens zwei Personen bestehen, die die Gesellschaft gemeinschaftlich vertreten. Eine Geschäftsanweisung soll die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung regeln und vorsehen, dass die Geschäftsverteilung geregelt wird.“

Bei den Tochtergesellschaften ATG, FFG und HADAG besteht die Geschäftsführung jeweils nur aus einer Person. Aufgrund der geringen Unternehmensgröße wird bei der ATG, FFG und der HADAG die Bestellung nur eines Geschäftsführers als angemessen angesehen. Eine Geschäftsanweisung, die die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung regelt, besteht vor diesem Hintergrund nicht.

- **4.2.2 HCGK:**

„Mitglieder der Geschäftsführung sollen grundsätzlich im Wege von Auswahlverfahren zur Bestenauslese (Auswahlverfahren oder Suche ggf. mithilfe von Personalberatungsgesellschaften) gewonnen werden.“

Aufgrund des Gesellschafterstatus der HOCHBAHN wurde das Mitglied der Geschäftsführung der Tochtergesellschaften FFG entsendet. Für zukünftige Bestellungen soll grundsätzlich ein Auswahlverfahren durchgeführt werden.

- **4.2.9 HCGK:**

„Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung soll einzeln – aufgeteilt nach erfolgsunabhängigen, erfolgsbezogenen und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung – im Anhang des Jahresabschlusses oder im Lagebericht offengelegt werden. Bei Unternehmen, die aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu einem Konzern keiner allgemeinen Veröffentlichungspflicht des Jahresabschlusses unterliegen, erfolgt die Offenlegung der Vergütung im Rahmen der Entsprechenserklärung zum HCGK.“

Bei der Tochtergesellschaft TEREG ist die Zustimmung zur Veröffentlichung der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung noch nicht durch den Minderheitsgesellschafter Vattenfall erteilt worden.

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

in T€	Erfolgs- unabhängige Vergütungs- komponenten	Neben- leistungen (Sachbezüge, Direkt- versicherung)	Erfolgs- bezogene Vergütungs- komponenten	Summe
FFG				
Olaf Lilla	141	36	41	218
ATG				
Dr. Tobias Haack	47	7	7	61
HADAG				
Dr. Tobias Haack	93	15	13	121

- **5.3.1 HCGK:**

„Der Aufsichtsrat soll abhängig von den spezifischen Gegebenheiten des Unternehmens und der Anzahl seiner Mitglieder fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden. Diese dienen der Steigerung der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit und der Behandlung komplexer Sachverhalte. Die jeweiligen Ausschussvorsitzenden berichten regelmäßig an den Aufsichtsrat über die Arbeit der Ausschüsse oder versenden zeitnah die Protokolle der Ausschusssitzungen an alle Aufsichtsratsmitglieder.“

Die Aufsichtsräte der ATG, der FFG, der HADAG und der TEREГ haben keine Ausschüsse gebildet, da aufgrund der jeweils geringen Unternehmensgröße und der geringen Anzahl von Aufsichtsratsmitgliedern die Bildung von Ausschüssen als nicht erforderlich erscheint.

- **5.3.2 HCGK:**

„Der Aufsichtsrat größerer Unternehmen (Unternehmen, die gemäß §267 Abs. 3 HGB als große Kapitalgesellschaften einzustufen wären) soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten oder einen Finanzausschuss beauftragen, der sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des internen Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, befasst. Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll über besondere Kenntnisse in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen. Der bzw. die Vorsitzende des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll kein ehemaliges Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft und nicht der amtierende Aufsichtsratsvorsitzende sein.“

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

- **5.4.1 Satz 6 HCGK:**

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

Bei der Tochtergesellschaft HADAG ist geplant, bei Neubesetzungen die gesetzlichen Vorgaben von zwei weiblichen Aufsichtsratsmitgliedern umzusetzen.

- **6.2 und 6.3 HCGK:**

6.2 Von der Gesellschaft veröffentlichte Informationen über das Unternehmen sollen auch über die Internetseite der Gesellschaft zugänglich sein. Hierzu zählen u.a. der Gesellschaftsvertrag, der Lagebericht, der um den Anhang erweiterte Jahresabschluss und die Entsprechenserklärung zum HCGK. Die Entsprechenserklärung soll dort für mindestens fünf Jahre einsehbar sein.

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

Die Veröffentlichung von Informationen über die Beteiligungsgesellschaften ATG, FFG, HADAG und TEREK erfolgt über das nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) im Oktober 2014 geschaffene Transparenzportal, insbesondere über den dort wiedergegebenen Beteiligungsbericht der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH).

Hamburg, 25. März 2020



M. Westhagemann
Aufsichtsrat, Vorsitzender

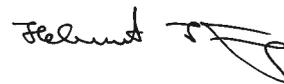
Hamburg, 8. April 2020



Henrik Falk
Vorstand, Vorsitzender



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



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

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



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100% | Geschäftszweck: Instandhaltung von Nutzfahrzeugen aller Art, insbesondere von Bussen; technisches und kaufmännisches Flottenmanagement für die Busflotte der HOCHBAHN; Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen der U-Bahn; Bau und Umbauten von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 313



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

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



HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

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



HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: 100% Hamburger Hochbahn AG, Hamburg | Geschäftszweck: Gegenstand des Unternehmens ist die Beschaffung und Finanzierung von Schienenfahrzeugen sowie deren Vermietung an Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere zum Einsatz im S-Bahn Netz im Großraum Hamburg, ferner im gleichen örtlichen Bereich der Bau, die Finanzierung und die Vermietung von Fahrzeugwerkstätten und Abstellanlagen an Eisenbahn- und S-Bahn-Verkehrsunternehmen | Mitarbeiter: Bei der Gesellschaft sind keine Mitarbeiter beschäftigt.

**HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH**

HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 100% | Geschäftszweck: Bereitstellung von gesellschaftseigenen Wohnungen an Mitarbeitende des HOCHBAHN-Konzerns | Wohnungen: 2.041 | Mitarbeiter: 44

**HVW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH**

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

**hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)**

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 56 %, Vattenfall Europe 12,5 %, Stromnetz Hamburg 12,5%, VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein 5%, Handelskammer Hamburg 4%, Handwerkskammer Hamburg 4%, Gasnetz Hamburg 3%, Hamburg Port Authority 3%, | Geschäftszweck: Förderung, Betreuung und Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie innovativer elektrischer Antriebs- und Versorgungssysteme in Hamburg | Mitarbeiter: 9 ohne Geschäftsführung

**TEREG Gebäudedienste GmbH (www.tereg.de)**

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56%, Vattenfall Europe 44% | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherheits- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1.558

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

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

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2019	2018	2017
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	534,3	537,4	525,1
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGv	68,8	51,0	44,9
Kostendeckungsgrad (in %)	90,1	92,2	92,9
Anlagevermögen	1.409,8	1.233,9	1.069,1
Bilanzsumme	1.529,3	1.339,5	1.156,6
Bruttoinvestitionen	324,1	292,3	243,7
Mitarbeiter ¹	6.074	5.288	5.083
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2, 3}	217,2	210,0	212,4
Personen-Kilometer (in Mio.) ^{2, 3}	675,9	653,3	660,7
Investitionen (in Mio. €)	105,9	74,8	57,1
Busse	1.090	980	849
Linien	114	113	110
Haltestellen	1.402	1.353	1.329
Schieneverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2, 3}	249,5	251,9	249,0
Personen-Kilometer (in Mio.) ^{2, 3}	1.489,6	1.504,1	1.486,8
Investitionen (in Mio. €)	212,4	202,6	172,2
U-Bahn-Wagen	929	929	929
Linien	4	4	4
Haltestellen	93	92	91

¹ Stand am 31.12. inkl. Vorstände und Auszubildende.

² 2019: vorläufige Zahlen.

³ 2018: aktualisierte Zahlen.

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg

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

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

Redaktion

Bereich Marketing
Stabsbereich Politik und Strategie
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Design

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

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
hochbahn.de