

KONZERN- LAGEBERICHT

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr 2023

1.	GRUNDLAGEN DES KONZERNS	3
1.1	Geschäftsmodell des Konzerns	3
1.2	Ziele und Strategien	4
1.3	Nachhaltigkeit	5
1.4	Forschung und Entwicklung	8
2.	WIRTSCHAFTSBERICHT	8
2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	8
2.2	Geschäftsverlauf	9
2.3	Lage	12
2.4	Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	17
2.5	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern	17
3.	WIRTSCHAFTLICHE LAGE WESENTLICHER EINBEZOGENER UNTERNEHMEN	20
4.	PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT	22
4.1	Prognosebericht	22
4.2	Risiko- und Chancenbericht	26

1. Grundlagen des Konzerns

1.1 Geschäftsmodell des Konzerns

Als zentrales Mitgliedsunternehmen des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) ist die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Im Wege der Direktvergabe durch die Freie und Hansestadt Hamburg erbringt sie auf vier U-Bahn-, 117 Bus- und mehreren Fährlinien etwa die Hälfte aller Nahverkehrsleistungen des hvv. Mit über 6.600 Mitarbeitenden gehört die HOCHBAHN zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen, unter anderem in den Bereichen U-Bahn-Netzausbau, Digitale Mobilität, Fahrzeuginstandhaltung und Sicherheit, stellt die HOCHBAHN einen wesentlichen Teil der Mobilität in Hamburg sicher.

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

Die Organisationsstruktur der HOCHBAHN

Vorstand			
Ressort Unternehmenssteuerung Vorstandsvorsitzender Robert Henrich	Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit Merle Schmidt-Brunn	Ressort Personal und Soziales Saskia Heidenberger	Ressort Technik Jens-Günter Lang

Das Ressort Unternehmenssteuerung wurde bis zum 31. Dezember 2023 vom Vorstandsvorsitzenden Henrik Falk geführt. Zum 1. Januar 2024 trat Robert Henrich in den Vorstand Hamburger Hochbahn AG ein und ist seitdem der Vorstandsvorsitzende. Zu diesem Ressort gehören neben den Bereichen Hamburg-Takt, Marketing, Unternehmenskommunikation sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft verschiedene Stabsbereiche (Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung und Information, Revision). Bis zum 1. Juli 2023 hatte Henrik Falk zusätzlich das Ressort Personal und Soziales geführt, das seither von Saskia Heidenberger als Personalvorständin geführt wird. Es umfasst die Bereiche Busbetrieb, Personalmanagement, Organisation und Soziales, Arbeitssicherheit sowie Tarifpolitik & Arbeitsrecht. Das Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit wird seit dem 1. Mai 2023 von Merle Schmidt-Brunn geführt. Es umfasst die Bereiche Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie Cybersicherheit und Nachhaltigkeit. Zum Ressort Technik, das von Jens-Günter Lang geführt wird, zählen die Bereiche Projektbau, Infrastruktur, Bustechnik und Schienenfahrzeuge sowie der Bereich U-Bahn-Betrieb.

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

Beteiligungsunternehmen	federführend zuständig
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH	Herr Lang
TEREG Gebäudedienste GmbH	Herr Lang
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH	Frau Heidenberger
Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH	Frau Schmidt-Brunn
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG	Frau Schmidt-Brunn
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG	Frau Schmidt-Brunn

Neue Mobilitätskonzepte werden von der HOCHBAHN fortlaufend begleitet. Nach den bestehenden Partnern MOIA für das Ridesharing-Angebot mit Großraumtaxis sowie TIER und Voi für E-Scooter wurde das über die Partner MILES und SIXT share etablierte Carsharing-Angebot im Berichtsjahr 2023 um einen zusätzlichen Anbieter, ShareNow, erweitert und in die hvv switch App integriert. Die zentrale Mobilitätsplattform mit Tiefenintegration aller relevanten Mobilitätsdienstleister,

hvv switch, wurde 2023 um weitere Angebote wie das Deutschlandticket und das smarte E-Ticket hvv Any ergänzt. Zusammen mit den mittlerweile über 850 hvv switch Stellplätzen an Schnellbahnhaltestellen und in den Quartieren wurde ein ganzheitliches Mobilitätsangebot in Hamburg etabliert. Bis Ende 2024 sollen ca. 100 weitere hvv switch Punkte entstehen. Dieser substanzielle Ausbau wird durch Bundesförderung im Programm Modellprojekte ÖPNV (öffentlichen Personennahverkehr) ermöglicht, das unter dem Titel „Auf dem Weg zum Hamburg-Takt“ mehrere Hamburger Mobilitätsprojekte fördert.

Seit der Übernahme der NMS New Mobility Solutions GmbH im Jahr 2022 als 100-prozentige Tochtergesellschaft unterstützt die HOCHBAHN die Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung der bestehenden städtischen Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätssysteme. Klimagerechte, stadtverträgliche, innovative und nutzerzentrierte digitale Lösungen sollen entwickelt und die organisationsübergreifende digitale Transformation der städtischen Organisationen vorangetrieben werden. Zudem ist die NMS nach erfolgtem Zuschlag für die Ausrichtung der UITP Summits 2025 und 2027 in Hamburg mit der Vorbereitung und Durchführung dieser weltweit renommierten Fachausstellung und Konferenz für den öffentlichen Verkehr beauftragt worden. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Bewerberkonsortium, dessen Mitglieder die HOCHBAHN (Konsortialführung), die Hamburg Messe und Kongress GmbH sowie die MOIA GmbH sind.

Die HOCHBAHN investiert darüber hinaus laufend in ihr bestehendes U-Bahn- und Busnetz und schließt gemäß einer langfristigen Planung neue Stadtgebiete an das Netz an. So wurde die Gesamtplanung und Umsetzung der neuen U-Bahn-Linie U5 im Jahr 2023 weiter vorangetrieben. Die Bauarbeiten im Abschnitt U5 Ost schreiten planmäßig voran. Die Bauarbeiten zur Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 nach Osten auf die Horner Geest wurden ebenso planmäßig fortgeführt wie die Planungen zu deren Verlängerung nach Süden auf den Grasbrook. Die konsequente Umsetzung des barrierefreien Ausbaus sowie umfangreiche Arbeiten zur Instandhaltung stützen zusätzlich die Zukunftsfähigkeit des Hamburger U-Bahn-Systems.

Die lokal emissionsfreie Busflotte ist bis Ende 2023 auf insgesamt 221 Fahrzeuge angewachsen. Dabei handelt es sich um reine batterie-basierte Elektrobusse sowie um Brennstoffzellenbusse.

1.2 Ziele und Strategien

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

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

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

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

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

Es ist ein erklärtes Ziel des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, die CO₂-Emissionen in Hamburg bis zum Jahr 2030 um 70 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. Dies wurde im Eckpunktepapier zur zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes verankert. Die HOCHBAHN hat sich in ihrer Rolle als zentrale Partnerin für den Hamburg-Takt dem Klimaschutz und der Mobilitätswende verschrieben. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll dabei bis 2030 auf 30 % steigen. Ausgangspunkt war der Anteil von 22 % im Jahr 2017, als die Nachhaltigkeitsstrategie der HOCHBAHN festgelegt wurde. Um das Ziel bis 2030 zu erreichen, müssen in den kommenden Jahren noch mehr Menschen den ÖPNV nutzen.

1.3 Nachhaltigkeit

Nachhaltige Unternehmensführung

Seit dem Beitritt zum UN Global Compact im Jahr 2017 richtet sich die Unternehmensführung der HOCHBAHN an deren zehn Prinzipien und den Sustainable Development Goals (SDGs) aus. Das Thema Nachhaltigkeit ist integraler Bestandteil in der Unternehmensstrategie der HOCHBAHN und im Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit auf Vorstandsebene verankert. Im Berichtsjahr 2023 wurde Merle Schmidt-Brunn als Vorständin für Finanzen und Nachhaltigkeit der HOCHBAHN in das Wirtschaftsboard des Vorstandes des UN Global Compact Netzwerk Deutschland e.V. gewählt. Die Besetzung dieser wichtigen Position unterstreicht das hohe Engagement der HOCHBAHN für Nachhaltigkeit und verantwortungsvolles Handeln.

Die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen ist auch Bestandteil der Zielvereinbarungen der Vorstände und Führungskräfte. Im Jahr 2023 wurden konkrete Nachhaltigkeitsziele festgelegt. Sie stehen im Kontext

einer nachhaltigen Unternehmensführung im Einklang mit der Stadt- wirtschaf tsstrategie (u.a. Prozesskonzeption in die ERP-Software- lösung SAP S/4HANA) sowie im Zusammenhang mit der Beschaffung von lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen (unter Berücksichtigung der Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz LkSG) und dem Bau der U-Bahn-Linie U5 (Überprüfung und Fort- schreibung einer Treibhausgas-Reduktionsstrategie für die U5). Das Maß der Zielerreichung wird über diesen Ansatz bei der Festlegung der variablen Vergütung berücksichtigt. Des Weiteren bestehen unter- verschiedene Formate, um unternehmensweit für Nachhaltigkeit in den Prozessen zu sensibilisieren und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in die Umsetzung einzubeziehen.

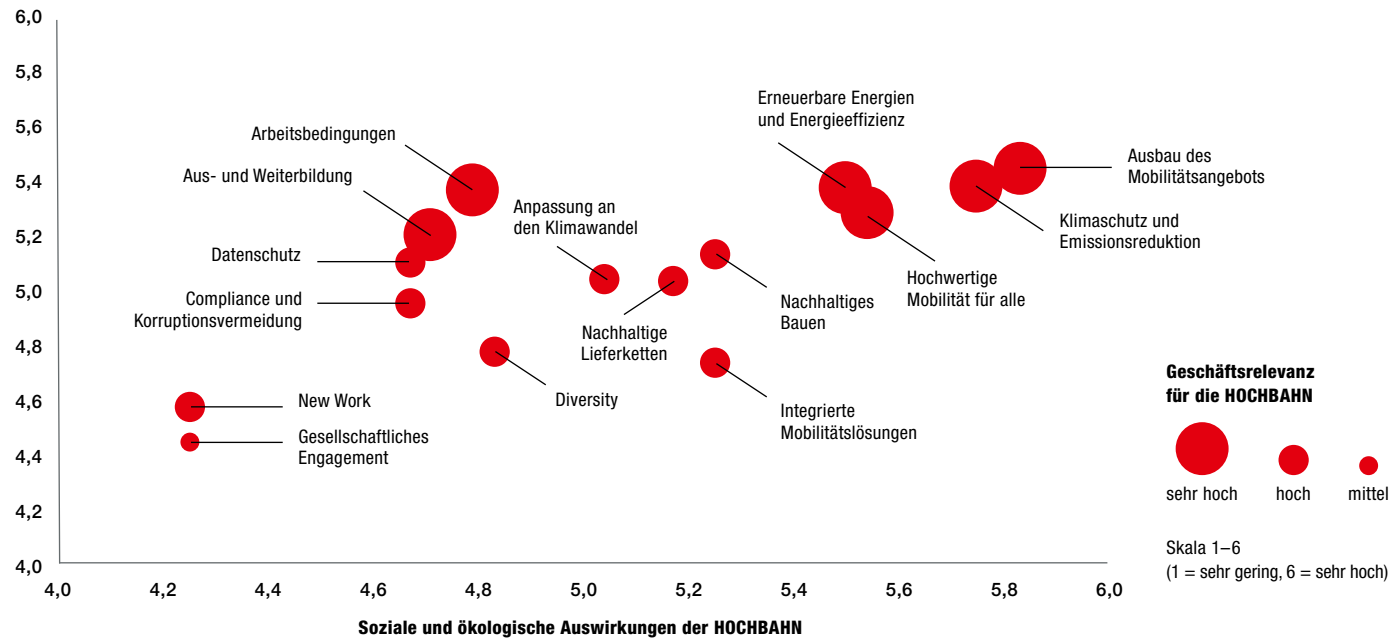
Mit dem Ziel, ihre Stakeholder umfassend und transparent über wesentliche Nachhaltigkeitsaktivitäten zu informieren, veröffentlicht die HOCHBAHN seit dem Geschäftsjahr 2020 neben dem Unterneh- mens- und Nachhaltigkeitsbericht eine GRI-Bilanz nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Zusätzlich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

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

Wesentlichkeitsmatrix

Erwartungen von Stakeholdern

(50 % Mitarbeiter*innen, 50 % Kund*innen)



Bereits im Jahr 2020 hatte die HOCHBAHN im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse ihre Nachhaltigkeitsstrategie weiter geschärft und 15 für die HOCHBAHN relevante Nachhaltigkeitsthemen nach Geschäftsrelevanz sowie nach Relevanz hinsichtlich der sozialen und ökologischen Auswirkungen bewertet. Dazu wurden sowohl interne als auch externe Stakeholder befragt, darunter Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN sowie ausgewiesene Expertinnen und Experten im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit. Die Ergebnisse der Analyse bestätigten den bestehenden Ansatz der HOCHBAHN, über die Schaffung eines attraktiven Mobilitätsangebots und die damit einhergehende Verkehrsverlagerung sowie über die Reduktion der eigenen Emissionen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Im Jahr 2024 wird im Vorlauf zur neuen Berichtspflicht nach der europäischen Corporate Sustainability Reporting Initiative (CSRD) eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse für die HOCHBAHN und ihre Tochterunternehmen erfolgen.

Mit dem Ziel, Nachhaltigkeit konsequent in alle relevanten Geschäftsprozesse zu implementieren, entwickelt die HOCHBAHN ein impact-basiertes Steuerungsmodell, um die positiven und negativen Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeiten besser ausweisen zu können. Das Modell dient der internen Steuerung, aber auch der Kommunikation mit ihren Stakeholdern. Dabei sieht die HOCHBAHN den größten positiven Impact ihrer Geschäftstätigkeit in der Vermeidung von CO₂-Emissionen durch Verkehrsverlagerung (Modal Shift) vom Privat-Pkw zum integrierten ÖPNV.

Menschenrechte

Am 1. Januar 2023 ist in Deutschland das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft getreten und gilt seitdem für die HOCHBAHN. Die HOCHBAHN hat dazu ein menschenrechtliches und umweltbezogenes Risikomanagement eingeführt. So wurden 2023 zunächst die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken im Sinne des

LkSG für den eigenen Geschäftsbereich identifiziert. Für die ermittelten priorisierten Risiken wurden dann geeignete Präventionsmaßnahmen bestimmt. Die Risiken der direkten Zulieferer der HOCHBAHN werden seit Sommer 2023 mithilfe eines IT-Tools analysiert. Dies geschieht anhand von Länder-, Branchenrisiken und Medienscreenings. Diejenigen Zulieferer, bei denen diese Analyse ein erhöhtes Risiko ergibt, werden in Zukunft dazu aufgefordert, an einem Nachhaltigkeits-Rating teilzunehmen und dort weitere Informationen über die eigene Nachhaltigkeitsleistung bereitzustellen. Anhand des von unabhängigen Analysten erstellten Ratings bewertet und priorisiert die HOCHBAHN die noch verbleibenden Risiken und implementiert Präventionsmaßnahmen oder führt bereits bestehende fort bzw. passt diese an. Die Ergebnisse beider Risikoanalysen wurden in der "Grundsatzklärung über die Menschenrechtsstrategie der Hamburger Hochbahn AG" erstmals Ende 2023 veröffentlicht.

Im Bereich Einkauf wurden im April 2023 die „Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und Dienstleister der Hamburger Hochbahn AG und ihrer Tochtergesellschaften“ aktualisiert, um den Anforderungen des LkSG nachzukommen. Sie sind verpflichtende Vertragsbestandteile der HOCHBAHN-Beschaffungsvorgänge. Weitere Elemente der Sorgfaltspflichten, die im Berichtsjahr 2023 eingeführt wurden, sind das Hinweisgebersystem, das seit Anfang 2023 auf menschenrechtliche und umweltbezogene Beschwerden erweitert wurde und die Benennung einer Menschenrechtsbeauftragten.

2023 wurde zudem der nachhaltige Beschaffungsansatz der HOCHBAHN bei Ausschreibungen fortgeführt. Dabei werden neben technischen und kommerziellen Anforderungen auch Nachhaltigkeitsaspekte als vergaberelevante Kriterien berücksichtigt. Einen Schwerpunkt bildete dabei die Überarbeitung des Beschaffungsansatzes für Batteriebusse unter Einbeziehung der Anforderungen des LkSG. Die Überarbeitung erfolgte zudem auf Basis des Austausches mit den Herstellern und mit Nichtregierungsorganisationen (NGO) sowie der Erkenntnisse, die durch die Teilnahme am „Low Emission Vehicle Program“ der NGO Electronics Watch, Amsterdam, gewonnen wurden.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f

Abs. 4 HGB

Im Berichtszeitraum 2023 wurde durch die Bestellung von zwei neuen Mitgliedern des Vorstands zum Mai und Juli 2023 zum Jahresende ein Frauenanteil im Vorstand von 50 % erreicht. Dieser übertrifft die vom Gesellschafter festgelegte Zielgröße von 25 %.

Der Aufsichtsrat der HOCHBAHN hat eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat von mindestens 37,5 % und im Vorstand von mindestens 25 % beschlossen. Die Frauenquote im Aufsichtsrat wurde mit 31,25 % 2023 nicht erreicht.

Der Vorstand hatte für den Geltungszeitraum bis 31. Dezember 2023 eine Zielvorgabe für den Anteil von Frauen von 30 % in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands und eine Zielvorgabe von 25 % in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands festgelegt. Zum 31. Dezember 2023 lag der Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands bei 26,3 % und in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands bei 27,1 %.

Im zweiten Quartal 2024 wird der Vorstand neue Zielvorgaben für den Anteil von Frauen in den ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands im Geltungszeitraum bis 31. Dezember 2028 festlegen.

Klimaschutz

Mit dem 2019 verabschiedeten Klimaziel „Klimaneutralität 2030“ hat die HOCHBAHN ihren Anspruch und den Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens und der CO₂-Reduktionsziele der Stadt Hamburg konkretisiert. Wesentliche Hebel, die direkten (Scope 1) und indirekten (Scope 2) Treibhausgas-(THG)-Emissionen bis 2030 auf null zu reduzieren, bestehen in der Beschaffung lokal emissionsfrei angetriebener 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. Dies erfolgt insbesondere im Rahmen von Planung und Bau von Infrastrukturprojekten wie der neuen U-Bahn-Linie U5. Die Reduktionsstrategie der Linie U5 wurde als Pionierleistung für klimaschonenden Infrastrukturbau mit dem Award der International Construction Project Assoziation (ICPMA) im Jahr 2023 ausgezeichnet.

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

Um Risiken durch Klimaveränderungen als Folge des Klimawandels zu erkennen, hat die HOCHBAHN mit wissenschaftlicher Unterstützung vom Climate Service Center Germany (GERICS) Klimaszenarien und deren Folgen für Hamburg betrachtet, die einen Einfluss

auf Betriebsabläufe und die Infrastruktur der HOCHBAHN haben können. Insbesondere Küsten- und Binnenhochwasser, Starkregenereignisse sowie schwere Stürme stehen im Fokus für Hamburg und die HOCHBAHN. Bereits heute wird ihnen durch (infrastrukturelle) Maßnahmen begegnet, um beispielsweise das Risiko von Überflutungen von U-Bahn Haltestellen zu reduzieren. Klimafolgerisiken sind in das konzernweite Risiko-Chancen-Management integriert.

1.4 Forschung und Entwicklung

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

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

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

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Nachfrage im ÖPNV hat sich im Berichtsjahr 2023 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 und unter dem Einfluss besonderer politischer und ökonomischer Entwicklungen weitestgehend von den Effekten der Corona-Pandemie erholt. Im Vergleich zum Vorjahr 2022 ist die Nachfrage insgesamt um rund 8 % gestiegen.

Der vom Bund zur Verfügung gestellte Rettungsschirm zum Ausgleich der finanziellen Belastungen der Kommunen durch die Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen infolge der Pandemie wurde in Abstimmung zwischen Bund und Ländern durch ein Verlustausgleichsmechanismus für die fehlenden Einnahmen aufgrund des reduzierten Preises für das Deutschlandticket ersetzt. So stellten Bund und Länder für das Jahr 2023 insgesamt 3 Mrd. € zur Verfügung.

Die Kosten für Personal, Strom und Diesel blieben auf hohem Niveau. Im Jahr 2023 musste die Branche im Vergleich zu 2020 im Schnitt 57 % mehr für Strom und 54 % mehr für Dieselmotorkraftstoff aufwenden. Die Ticketpreise sind hingegen, vor allem durch das 9-Euro-Ticket und das Deutschlandticket, im selben Zeitraum branchenweit um durchschnittlich über 23 % gesunken. Hohe Kosten bei sinkenden Einnahmen stellten die Branche daher im Berichtsjahr vor große wirtschaftliche Herausforderungen.

Mit dem Deutschlandticket ist am 1. Mai 2023 erstmals ein bundesweit gültiges Abo-Ticket eingeführt worden, das Fahrgäste in allen Bussen und Bahnen des Nah- und Regionalverkehrs nutzen können. Aktuell besitzen 11,2 Mio. Menschen ein Deutschlandticket. Im Laufe des ersten Jahres haben rund 20 Mio. Bürgerinnen und Bürger mindestens einmal ein Deutschlandticket besessen. Durch das Ticket sind die Fahrgäste in die Busse und Bahnen zurückgekehrt, die coronabedingten Fahrgastverluste sind damit weitgehend rückgängig gemacht. Die Fortsetzung dieser Erfolgsgeschichte ist jedoch gefährdet, denn die strukturelle Unterfinanzierung der Branche ist durch das Deutschlandticket verfestigt worden, die wirtschaftliche Lage des öffentlichen Nahverkehrs ist insgesamt schwierig.

2.2 Geschäftsverlauf

Nach Aufhebung der letzten behördlich festgelegten Schutzmaßnahmen gegen COVID-19 in den ersten Monaten des Jahres 2023 war der Geschäftsverlauf im Wesentlichen durch die Rückkehr der Fahrgäste gekennzeichnet. Unterstützt wurde dieser Prozess durch verschiedene Marketingmaßnahmen des hvv und einzelner Unternehmen. Ergänzend kamen Effekte aus dem Verkauf des verbundübergreifenden Deutschlandtickets hinzu. Für das Gebiet des hvv errechnet sich für das Berichtsjahr 2023 ein Anstieg der Fahrgastzahlen um 15 % im Vergleich zum Vorjahreswert. Das entspräche einem Niveau von 96 % des Vor-Corona-Jahres 2019¹.

Die HOCHBAHN verzeichnete im Jahr 2023 eine Nachfrage von rund 468 Mio.² Fahrgästen (inklusive Umsteigerinnen und Umsteiger). Das entspricht einem Anstieg von 20,5 % im Vergleich zu 2022. Das Angebot der HOCHBAHN haben damit 2023 sogar 1,3 % mehr Fahrgäste genutzt als im letzten „Normaljahr“ 2019².

Mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Meißberg, dem Austausch der Brücken Lesserstraße und dem Umbau der Haltestelle Horner Rennbahn für die Verlängerung der Linie U4 – das waren die größten Baustellen im Berichtsjahr – sowie zahlreichen weiteren Projekten wurden die Arbeiten zur Modernisierung und zum Ausbau des U-Bahn-Netzes erfolgreich fortgesetzt. Dabei notwendige zusätzliche Umstiege können rechnerisch zu leicht überzeichneten Werten für die Fahrgastzahlen bei der U-Bahn geführt haben.

Mit der Inbetriebnahme des letzten U-Bahn-Fahrzeugs vom Typ DT5 Anfang 2023 ist der Zugang von Neufahrzeugen beendet. Die Nachfolgeneration ist in Planung. Im Gegenzug wurden die letzten Fahrzeuge vom Typ DT3 aus dem aktiven Linienverkehr genommen. Die Busflotte wurde 2023 mit neuen Solo- und Gelenk-Batteriebussen planmäßig modernisiert. Die Ausmusterung von Dieselfahrzeugen erfolgte parallel zu der Modernisierung. Für die neuen elektrischen Fahrzeuge wurde die Ladeinfrastruktur entsprechend erweitert und die Planung und Vorbereitung weiterer Betriebshöfe vorangetrieben.

Bei den Verkehrseinnahmen rechnet der hvv für das Berichtsjahr 2023 mit einer Steigerung von 26 % im Vergleich zum Vorjahreswert. Aufgrund des niedrigen Ausgangsniveaus entspricht das allerdings nur 88 % der Einnahmen des Jahres 2019. Das Erreichen des Vor-Corona-Niveaus wird erst um das Jahr 2030 prognostiziert¹. Hauptgrund dafür sind die Mindereinnahmen durch Einführung des Deutschlandtickets

ab Mai 2023. Dadurch kann zwar eine gestiegene Anzahl von Abonnenten verzeichnet werden, aber der Absatz von Wochen- und Monatskarten fällt im Gegenzug zurück. Für die HOCHBAHN wird für das Jahr 2023 mit einem Anteil an den Pool-Einnahmen des hvv von 47,5 % gerechnet. Das entspräche dem Anteil des Vorjahres.

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2023 ¹	2022 ²	2021
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	244.541	199.016	146.807
Bus	223.531	189.399	138.965
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	468.072	388.415	285.772
Gesamtanzahl Unternehmen ³	397.861	330.153	242.905
Nutzplatzkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	8.821.194	8.982.663	9.093.963
Bus	4.795.776	4.588.085	4.502.249
Gesamtanzahl Unternehmen	13.616.970	13.570.748	13.596.212
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.278.324	1.188.124	876.438
Bus	746.402	625.999	477.475 ²
Gesamtanzahl Unternehmen	2.024.726	1.814.123	1.353.913

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

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

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2023	2022	2021
Nutzwagenkilometer ² (in Tausend)	96.743	97.067	97.283
Nutzplatzkilometer ^{1,2} (in Millionen)	8.821	8.983	9.094
Streckenlänge ² (km)	105,8	105,8	105,8
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ²	93	93	93
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ²	33,1 ³	33,3 ³	33,8 ³

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

² Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Nachfragestärkste Linie U1: 35,4 km/h

¹ Abrechnungen und Informationen des hvv

² vorläufige Angaben

Der U-Bahn-Bereich hat im Berichtsjahr 2023 erneut eine Betriebsleistung auf hohem Niveau erbracht. Der geringfügige Rückgang der Nutzwagenkilometer um 0,3% auf knapp 96,7 Mio. km ist im Wesentlichen auf die vorübergehenden Betriebsunterbrechungen bei den zum Teil parallel verlaufenden Linien U2 und U4 im Zuge der Neubautätigkeiten für die U-Bahn-Linie U4 im Bereich Horner Geest zurückzuführen.

Für das Jahr 2024 sind in diesem Bereich aufgrund der aktuellen Lage keine konkreten Leistungsveränderungen vorgesehen. Beeinträchtigt durch Bautätigkeiten auf allen U-Bahn-Linien (u.a. barrierefreier Ausbau der Stationen Meßberg und Saarlandstraße, Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest) kommt es voraussichtlich zu etwas geringeren Leistungen gemessen in Nutzwagenkilometern gegenüber dem Berichtsjahr 2023 (-1,4%).

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2023	2022	2021
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	58.572	56.404	55.972
Nutzplatzkilometer ¹ (in Millionen)	4.796	4.588	4.502
Streckenlänge ² (km)	931,2	867,8	956,2
Anzahl der Linien ²	117	115	116
Anzahl der Haltestellen	1.466	1.421	1.452
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,9	18,9	18,8

¹ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

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

Im Busbereich erhöhte sich die Betriebsleistung gemessen in Nutzwagenkilometern im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahreswert um 3,8% auf 58,6 Mio. km. Diese Steigerung ist auf die veränderte Leistung für fremde und eigene Schienenersatzverkehre zurückzuführen.

Für das Jahr 2024 sind bisher keine wesentlichen Angebotsausweitungen der Regelleistung geplant, denn die Verlängerung der MetroBus-Linie 4 zum Überseequartier wird durch Kompensation leistungsneutral erfolgen. Außerdem erfolgt im Zuge der Einführung der XpressBus-Linie 46 zwischen Harburg und dem Airbus-Werk ab dem 8. Juli 2024 eine Anpassung der StadtBus-Linie 146. Die Nutzwagenkilometer dürften 2024 allerdings leicht rückläufig sein, da weniger Leistung für Ersatzverkehre angesetzt sind. Mögliche Angebotsausweitungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 werden derzeit geprüft.

Die Entwicklung wichtiger nichtfinanzieller nachhaltigkeitsbezogener Leistungsindikatoren im Berichtsjahr 2023 stellt sich wie folgt dar:

Effizienz der Betriebsenergien der Fahrzeuge und ihre CO₂-Emissionen¹

U-Bahn	2023 ²	2022 ³	2021 ³	Veränderung ggü. 2022	
				absolut	%
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer)	0,01274	0,01255	0,01263	0,00019	1,5
Spezifische CO ₂ -Emissionen (marktbasiert, in g/Nutzplatzkilometer) ⁴	0,00	0,00	0,00	0,00	
Spezifische CO ₂ -Emissionen (standortbasiert, in g/Nutzplatzkilometer) ⁵	4,943	4,870	4,899	0,073	1,5
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer)	0,088	0,095	0,131	-0,007	-7,4
Spezifische CO ₂ -Emissionen (marktbasiert, in g/Personenkilometer) ⁴	0,00	0,00	0,00	0,00	
Spezifische CO ₂ -Emissionen (standortbasiert, in g/Personenkilometer) ⁵	34,11	36,82	50,83	-2,71	-7,4

¹ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

² Vorläufige Zahlen

³ Aktualisierte Zahlen

⁴ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes. Zur Verfügung gestellt durch Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Stand: März 2023. Unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahrstrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens sechs Jahren wurde mit dem Emissionsfaktor von 0 g CO₂ pro kWh gerechnet (marktbasierter Ansatz).

⁵ Unter Anwendung regionaler Emissionsfaktoren (standortbasierter Ansatz).

Im Vergleich zum Vorjahr wuchs die Nachfrage nach U-Bahn-Verkehren um 7,6%. Im gleichen Zeitraum verringerte sich der absolute Fahrstromverbrauch der U-Bahn-Verkehre um 0,3%.

Bezogen auf den spezifischen Energieverbrauch und die spezifischen CO₂-Emissionen je Nutzplatzkilometer ergeben sich leichte Erhöhungen um 1,5%, die u.a. in der gestiegenen Nachfrage und dem damit verbundenen erhöhten Transportgewicht begründet sind. Die erhöhte Nachfrage bei gleichzeitig nahezu gleichem Angebot wirkt sich folgerichtig aber auch in einer signifikant verbesserten Energieeffizienz

bezogen auf den Personenkilometer aus. So lagen die spezifischen Energieverbräuche und CO₂-Emissionen je Personenkilometer im Geschäftsjahr 2023 um 7,4 % unter den Vorjahrwerten.

Effizienz der Betriebsenergien der Fahrzeuge und ihre CO₂-Emissionen¹

Bus	2023 ²	2022 ³	2021 ³	Veränderung ggü. 2022	
				absolut	%
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer)	0,0612	0,0626	0,0655	-0,0014	-2,2
Spezifische CO ₂ -Emissionen (marktbasierend, in g/Nutzplatzkilometer) ⁴	14,19	14,77	15,81	-0,57	-3,9
Spezifische CO ₂ -Emissionen (standortbasierend, in g/Nutzplatzkilometer) ⁵	15,56	15,76	16,29	-0,21	-1,3
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer)	0,3739	0,4423	0,6009	-0,0684	-15,5
Spezifische CO ₂ -Emissionen (marktbasierend, in g/Personenkilometer) ⁴	86,70	104,37	145,09	-17,66	-16,9
Spezifische CO ₂ -Emissionen (standortbasierend, in g/Personenkilometer) ⁵	95,02	111,39	149,41	-16,37	-14,7

¹ Bezogen auf den eigenen Fahrzeugbetrieb ohne Betrachtung der Vorkette. Summe aus Diesel, Ladestrom, Heizöl und Wasserstoff.

² Vorläufige Zahlen

³ Aktualisierte Zahlen

⁴ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes. Zur Verfügung gestellt durch Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Stand: März 2023. Unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahrstrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens sechs Jahren wurde mit dem Emissionsfaktor von 0 g CO₂ pro kWh gerechnet (marktbasierter Ansatz).

⁵ Unter Anwendung regionaler Emissionsfaktoren (standortbasierter Ansatz).

Das Angebot des Busbetriebes ist im Berichtsjahr nahezu unverändert geblieben. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der im laufenden Betrieb eingesetzten Elektrobusse um 81 auf 221 Fahrzeuge. Zugleich stieg der absolute Ladestromverbrauch der Elektrobusse um 4,2 GWh bzw. 37 %. Sein Anteil am Gesamtantriebsenergieverbrauch der Busflotte liegt nun bei 5,4 %. Durch den zunehmenden Einsatz energieeffizienter Batterieantriebe in der Busflotte konnte der angebotsbezogene Energieverbrauch um 2,2 % gegenüber dem Vorjahr reduziert werden. Bei der um 15,6 % gestiegenen Nachfrage (gemessen in Personenkilometern) konnte gleichzeitig der nachfragebezogene Energieverbrauch signifikant um 15,5 % reduziert werden.

Im Vergleich der Energieverbrauchswerte mit der Entwicklung der CO₂-Emissionen der Busflotte sind konsistente Trends festzustellen. Pro Nutzplatzkilometer nahmen die spezifischen CO₂-Emissionen um 3,9 % ab, während sie bezogen auf die Personenkilometer sehr deutlich um 16,9 % fielen. Durch den fortschreitenden Antriebswechsel liegen die CO₂-Trendwerte unter Anwendung des marktbasierten Ansatzes der Ladestrombilanzierung niedriger als die Energieeffizienztrends. Es ist vorgesehen, den Gesamtbestand an Elektrobussen bis zum Jahresende 2024 auf über 280 Fahrzeuge zu erhöhen und für diese weiterhin zertifizierten Ökostrom zu beziehen. In gleicher Weise wie beim U-Bahn-System werden durch den ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms lokale CO₂-Emissionen für diesen Teil der Busantriebe vermieden.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN – U-Bahn

U-Bahn		2023		2022		2021	
Typ	Baujahre	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	6	2	39	13	39	13
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2022	489	163	486	162	444	148
Gesamtbestand ²	Anzahl	1.007	295	1.037	305	995	291
	Plätze ³	91.053		93.620		90.260	
Betriebsfähiger Bestand		979	286	1.010	296	968	282

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

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

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN – Busse³

Busse	2023	2022	2021
Stadt- und Schnellbusse ¹	484	521	581
Gelenkbusse ¹	272	281	295
Großraumgelenkbusse ¹	93	93	93
Dieselhybrid-Gelenkbusse ¹	20	20	20
Brennstoffzellen-/ Batterie-Gelenkbusse ¹	52	35	12
Hybrid-/Plug-in-Busse ¹	3	23	23
Batterie-Solobusse ¹	172	100	82
Gesamtbestand			
Anzahl	1.096	1.073	1.106
Plätze ²	90.708	89.046	91.025

¹ Niederflrbusse

² Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

³ Fahrzeuge im Anlagenbestand

2.3 Lage

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

2.3.1 Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Konzern sind im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr von 488,1 Mio. € auf 585,4 Mio. € gestiegen. Dies ist vor allem auf höhere Verkehrseinnahmen aufgrund des Anstiegs der Fahrgastzahlen 2023 im Vergleich zum Vorjahr und dem damit verbundenen Anstieg der Verbundeinnahmen um 20,2% von 397,1 Mio. € auf 477,4 Mio. € zurückzuführen. Der Anstieg resultiert zum einen aus den höheren Kompensationsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem im Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket. Während im Vorjahr für das 9-Euro-Ticket Abgeltungszahlungen in Höhe von 60,0 Mio. € vereinbart wurden, erhielt die HOCHBAHN für die Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket 2023 Kompensationsleistungen in Höhe von 80,4 Mio. € (+20,4 Mio. €). Zum anderen sind die hvv-Pool-Einnahmen 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 52,8 Mio. € auf 337,5 Mio. € gestiegen. Allerdings war das Ausgangsniveau durch die Mindereinnahmen aufgrund des 9-Euro-Tickets im Jahr 2022 niedrig.

Die aktivierten Eigenleistungen belaufen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 61,6 Mio. € und liegen damit um 22,1 Mio. € über dem Vorjahreswert in Höhe von 39,5 Mio. €. Dies resultiert vor allem aus gestiegenen Personalverrechnungssätzen für Eigenleistungen aufgrund tariflicher Anpassungen. Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 85,2 Mio. € und unterschreiten damit den Vorjahreswert in Höhe von 177,7 Mio. € um 92,5 Mio. €. Das ist im Wesentlichen auf die Abnahme der Zuschüsse um 88,4 Mio. € auf 48,8 Mio. € zurückzuführen. Ursächlich hierfür waren insbesondere die im Vorjahr enthaltenen Erträge aus dem Corona-Rettungsschirm in Höhe von 87,4 Mio. €. Demgegenüber stehen Erträge aus der Kompensation für den Vertrieb des Deutschlandtickets in Höhe von 5,4 Mio. €.

Die Gesamtleistung des Konzerns erhöhte sich im Berichtsjahr 2023 um 25,7 Mio. € auf 732,7 Mio. €.

Der Materialaufwand ist im Vorjahresvergleich um 67,1 Mio. € auf 294,9 Mio. € gestiegen. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen gestiegene Stromkosten und höhere Aufwendungen für Busfremdunternehmen.

Die Personalaufwendungen sind mit 477,6 Mio. € im Vergleich zum Vorjahresniveau (411,3 Mio. €) um 66,3 Mio. € gestiegen. Die gestiegenen Personalkosten ergeben sich aufgrund von tariflich vereinbarten Entgeltsteigerungen gegenüber dem Vorjahr und dem damit einhergehenden Anstieg der Sozialabgaben.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Jahr 2023 um 23,9 Mio. € auf 91,1 Mio. € gestiegen. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf gestiegene Kosten für sonstige Dienstleistungen, die Spendenzahlung an die HOCHBAHN-Stiftung, die Verschrottung der DT3-Fahrzeuge sowie höhere Kosten für Fremdpersonal.

Das Konzernjahresergebnis 2023 in Höhe von -0,2 Mio. € liegt um 8,6 Mio. € unter dem Vorjahresergebnis mit 8,4 Mio. €. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 131,1 Mio. € auf -131,5 Mio. € gefallen.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN lag im Jahr 2023 mit 70,5 % um 10,4 Prozentpunkte unter dem entsprechenden Vorjahreswert (80,9 %).

Jahresergebnisse im Konzern			
(Mio. €)	2023	2022	2021
Konzernjahresergebnis	-0,2	8,4	0,7

Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN (%)			
	2023	2022	2021
Kostendeckungsgrad	70,5	80,9	80,8

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2023 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt.

Finanzmittelfonds am 1.1.2023	24,1 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-161,3 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-232,0 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	447,1 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2023	77,9 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2023 besteht aus liquiden Mitteln.

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht aus Mitteln der Innenfinanzierung und aus öffentlichen Zuwendungen aufgebracht werden kann, grundsätzlich durch langfristiges Fremdkapital gedeckt. Zur Finanzierung von Investitionen hatte die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit bereits im Jahr 2021 einen Green Bond in Höhe von 500,0 Mio. € mit einer Laufzeit bis Ende 2031 begeben. Im Berichtszeitraum 2023 wurden mehrere Tranchen von „grünen“ Schuldscheindarlehen und Namensschuldverschreibungen mit Laufzeiten zwischen sieben bis 15 Jahren erfolgreich begeben (Durchschnittverzinsung 3,81 %). Dadurch flossen der HOCHBAHN weitere Mittel in Höhe von 300 Mio. € zu, die im Zuge der Mobilitätswende für die erforderlichen Investitionen in Verkehrsprojekte genutzt werden sollen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 748,6 Mio. €. Damit ergibt sich ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 100,0 Mio. € bzw. 11,8 %.

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

Die Zahlungsfähigkeit der Konzerngesellschaften war im Jahr 2023 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 2023 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 418,1 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 68,7 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einem Volumen von 287,1 Mio. € im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf Maßnahmen für den U-Bahn-Neubau (Linie U5 Ost, Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest) 146,4 Mio. € und auf die Ausrüstung der Linien U2/U4 mit GoA2, der zweiten von vier Automatisierungsstufen für das geplante autonome Fahren, 16,9 Mio. €. Größere Investitionen betrafen zudem die Erneuerung der U1-Stellwerke mit 13,6 Mio. €, den Oberbaumaßnahmen 12,9 Mio. €, den Neubau der Hallen 1/2c auf dem Betriebshof Barmbek 11,0 Mio. €, den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 10,5 Mio. € und das Brückenbauprojekt Wandsbek-Gartenstadt mit 10,1 Mio. €. Darüber hinaus wurden in den Ersatz der Kommunikationstechnik 7,4 Mio. €, in die Beschaffung von Akkulokomotiven AL2 4,9 Mio. € und DT5-Fahrzeugen 4,4 Mio. € sowie in das elektrische Redesign der vorhandenen akkuelektrischen Arbeitszuglokomotiven AL1 4,1 Mio. € investiert. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 122,3 Mio. € investiert, davon 80,8 Mio. € für Busbeschaffungen, 17,0 Mio. € für den Grundstückserwerb Stenzelring, 13,3 Mio. € in die Elektrifizierung von Busbetriebshöfen sowie 5,1 Mio. € in die Erweiterung des Busbetriebshofes Hummelsbüttel und 1,7 Mio. € in die Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem Netzwerk-Switch.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 6,0 Mio. € investiert, unter anderem 1,9 Mio. € in die Softwaremigration SAP S/4 HANA, 1,1 Mio. € in den Ausbau der Ladeinfrastruktur an den Mobilien-Service-Punkten, jeweils 0,5 Mio. € in die Beschaffung von Prüf- und Verkaufsgeräten und AFZS-Geräten (automatisches Fahrgastzählsystem) sowie jeweils 0,4 Mio. € in die Beschaffung des stationären Verkaufssystems und neuer Standard Hard-/Software. Zudem wurden 2,7 Mio. € in Finanzanlagen investiert.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2023 Mio. €	2023 Anteil %	2022 Mio. €	2021 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
DT5	4,4	1,1	79,7	110,6
U-Bahn-Neubau U4	80,0	19,1	58,2	29,4
U-Bahn-Neubau U5	66,4	15,9	21,5	11,9
Neubau U-Bahn-Betriebshof Rübenkamp	0,6	0,1	0,4	0
U-Bahn-Werkstatt Billstedt	0,1	0,0	0,3	1,9
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	135,6	32,4	99,1	97,6
Zwischensumme U-Bahn	287,1	68,7	259,2	252,2
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	122,3	29,3	60,3	64,8
Zwischensumme Bus	122,3	29,3	60,3	64,8
Gemeinsame Anlagen	6,0	1,4	5,2	8,3
Finanzanlagen	2,7	0,6	2,4	2,2
Gesamtinvestitionen	418,1	100,0	327,1	327,4

Für das Jahr 2024 wird gemäß aktuellem Wirtschaftsplan mit einem deutlichen Anstieg der Investitionen auf etwa 896 Mio. € gerechnet. Die Schwerpunkte liegen hier vor allem auf der Netzentwicklung U-Bahn sowie der Beschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen (DT6) und weiteren lokal emissionsfreien Bussen.

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich zum 31. Dezember 2023 gegenüber dem Vorjahr um 252,1 Mio. € und damit um 10,6% auf 2.623,7 Mio. € erhöht. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Investitionen ins Sachanlagevermögen. Parallel dazu haben sich auf der Passivseite der Bilanz die Anleihen durch die im Jahr 2023 platzierten Emissionen erhöht, während sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen

Unternehmen im Wesentlichen aufgrund der Ablösung der Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns, um 161 Mio. € verringert haben.

Die Eigenkapitalquote ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Prozentpunkte auf 2,9% gesunken.

	2023 Mio. €	2023 Anteil %	2022 Mio. €
Aktiva			
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	2.298,1	87,6	2.025,1
Finanzanlagen	22,6	0,9	19,7
	2.320,7	88,5	2.044,8
Vorräte	53,5	2,0	53,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	58,2	2,2	41,0
Flüssige Mittel	77,9	3,0	4,1
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	113,4	4,3	228,3
	303,0	11,5	327,2
Summe Aktiva	2.623,7	100,0	2.372,0
	2023 Mio. €	2023 Anteil %	2022 Mio. €
Passiva			
Eigenkapital/Unterschiedsbetrag aus Kapitalkonsolidierung	75,6	2,9	76,3
Sonderposten für Investitionszuschüsse	552,2	21,1	387,4
Pensionsrückstellungen	77,1	2,9	82,4
Anleihen	808,3	30,8	500,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	748,6	28,5	849,0
	2.261,8	86,2	1.895,6
Übrige Rückstellungen	109,9	4,2	116,5
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	116,6	4,4	73,9
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	135,4	5,2	286,0
	361,9	13,8	476,4
Summe Passiva	2.623,7	100,0	2.372,0

2.4 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

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

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

2.5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern

Der durchschnittliche Personalbestand im HOCHBAHN-Konzern ist gegenüber dem Vorjahr um 244 Beschäftigte gestiegen.

	2023	2022
Vollzeitbeschäftigte	6.602 (5.651)	6.399 (5.494)
Teilzeitbeschäftigte	1.064 (742)	1.020 (694)
Auszubildende	176 (140)	179 (141)
	7.842 (6.533)	7.598 (6.329)

(in Klammern = HOCHBAHN AG)

Tarifpolitik

Im Jahr 2023 wurde der Entgelttarifvertrag der HOCHBAHN neu verhandelt. Diese Runde war geprägt von einer schwierigen politisch-wirtschaftlichen Gesamtlage, insbesondere infolge des substanzialen Anstiegs der Lebenshaltungskosten. Vor diesem Hintergrund wurde seitens der Gewerkschaft ver.di mit einer hohen Forderung (600 € Tabellenerhöhung bei einer Laufzeit von zwölf Monaten) auch eine hohe Erwartungshaltung hinsichtlich des Abschlusses erzeugt. Die Verhandlungen wurden von einem 24-stündigen Warnstreik begleitet. Im Ergebnis konnte mit ver.di eine Einigung über eine zweistufige Steigerung der Tabellenentgelte erzielt werden, zunächst um 4,5 % (mindestens 300 €) ab Januar 2023 und in der zweiten Stufe um weitere 3 % (mindestens 100 €) ab dem 1. Januar 2024. Die Laufzeit des neuen Tarifvertrags wurde mit 18 Monaten bis zum 30. Juni 2024 vereinbart. Ferner wurden ab 2023 die Jahressonderzahlung um 7,5 Prozentpunkte auf 87,5 % des monatlichen Tabellenentgelts erhöht und im Berichtsjahr eine einmalige Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 1.500 € ausbezahlt (750 € für Mitarbeitende in Teilzeit mit einem Teilzeitgrad unter 50 %).

Darüber hinaus wurden 2023 die im Jahr 2019 vor dem Hintergrund der Pandemielage sowie der seinerzeit laufenden Verhandlungen zum Entgelt- und Manteltarifvertrag und zum Entgeltsystem Technik unterbrochenen Gespräche zum Entgeltsystemtarifvertrag wieder aufgenommen und im September 2023 zu einem Abschluss gebracht. In diesem Zuge wurde die Höhergruppierung von verschiedenen betrieblichen Positionen sowie die Anpassung von Ausbildungszulagen vereinbart.

Zum 31. Dezember 2023 wurde der Manteltarifvertrag der HOCHBAHN seitens der Gewerkschaft ver.di gekündigt. Die Tarifverhandlungen wurden Ende Januar aufgenommen und von ver.di durch Warnstreiks begleitet. Am 8. März 2024 konnte eine Einigung erzielt werden. Der neue Manteltarifvertrag tritt rückwirkend zum 1. Januar 2024 in Kraft und hat eine Laufzeit bis 31. Dezember 2025. Die Wochenarbeitszeit der Beschäftigten wird bei vollem Lohnausgleich schrittweise von derzeit 39 Stunden bis Mitte 2027 auf 37 Stunden reduziert. Zudem steigt der Urlaubsanspruch ab 2026 um einen Tag auf 31 Tage und weitere Verbesserungen für die Beschäftigten wurden in Bezug auf Schichtzulagen, Kinderkrankengeld und Elterngeld vereinbart.

Berufsausbildung / Duales Studium

Im Jahr 2023 hat die HOCHBAHN durchschnittlich 140 Auszubildende und dual Studierende in 18 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen ausgebildet, darunter auch elf Auszubildende in Teilzeit. Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden betrug insgesamt 24 %, im technisch-gewerblichen Bereich 12 %.

Die HOCHBAHN hat 2023 ihr Ausbildungsangebot um den Ausbildungsberuf „Fachkraft für Lagerlogistik“ in Kooperation mit der Beruflichen Schule gewerbliche Logistik und Sicherheit (BS27) in Hamburg erweitert. Zusätzlich hat die HOCHBAHN mit den Studiengängen Technisches Facility Management und BWL/Dienstleistungsmanagement zwei neue duale Studiengänge an der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin (HWR Berlin) in ihr Portfolio aufgenommen. Von den 47 Auszubildenden und dual Studierenden wurden 40 (85 %) im Jahr 2023 nach Abschluss ihrer Ausbildung übernommen. Darunter wurde 2023 erneut ein Absolvent von der Handelskammer Hamburg als Jahrgangsbester im Ausbildungsberuf Gleisbauer*in geehrt. Unser bester Absolvent in diesem Ausbildungsberuf, der bereits im Vorjahr den Preis der Handelskammer Hamburg erhalten hatte, wurde darüber hinaus im Mai 2023 in Berlin als bester Auszubildender Deutschlands in seinem Ausbildungsberuf ausgezeichnet.

Weiterbildung

Der Fachbereich Personalentwicklung und Berufsausbildung (PP3) hat die Weiterbildung und Personalentwicklung im Jahr 2023 weiter vorangetrieben. Allein im internen Weiterbildungsprogramm der HOCHBAHN wurden im Berichtsjahr 225 Veranstaltungen durchgeführt. Ein besonderer Fokus lag auf der Einführung der neuen Networking-Formate „Working Out Loud“ und „Mentoring“. Mit den „Führungsimpulsen“ konnte zudem erfolgreich ein neues Lernformat etabliert werden, mit dem regelmäßig zahlreiche Führungskräfte kompakt und remote Anregungen für ihre Führungsarbeit erhalten. Im April 2023 wurde überdies der Pilotdurchgang zur „Nachwuchskraft für Mobilität“ erfolgreich abgeschlossen, einem Entwicklungsprogramm, das Fahrdienstmitarbeitende frühzeitig für zukünftige Aufstiegspositionen im Bus- und U-Bahn-Betrieb vorbereitet. Als weiteren Höhepunkt hat die HOCHBAHN im Berichtsjahr 2023 die Auszeichnung für „exzellentes Digitales Lernen im ÖV“ erhalten und in der Kategorie „Lerneinheit mit Branchenbezug“ für das Onboarding-E-Learning „HOCHBAHN zum Einsteigen“ den ersten Preis gewonnen.

Integration von Geflüchteten

Nach dem erfolgreichen Start des Projekts für Geflüchtete in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017 hat die HOCHBAHN bis zum 31. Dezember 2023 insgesamt 123 der bislang 194 am Ausbildungsprogramm beteiligten Eingewanderten als Busfahrer bzw. Busfahrerin übernommen. Im Jahr 2024 wurde ein weiterer Ausbildungslehrgang mit 18 Teilnehmenden gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch im Jahr 2025 vorgesehen.

Neue Arbeitgebermarke

2023 wurde die Überarbeitung der Arbeitgebermarke der HOCHBAHN abgeschlossen. Die Neu-Positionierung dient dazu, dem stetig zunehmenden Wettbewerb um qualifiziertes Personal erfolgreich zu begegnen. Dafür wurde eine Arbeitgebermarke geschaffen, die mit dem Claim „SEI DU. SEI WIR“ die Bedürfnisse aller Mitarbeitenden sowie der Bewerber und Bewerberinnen nach Individualisierung und Zugehörigkeit aufnimmt.

In Vorbereitung auf die künftige Markenkommunikation wurde 2023 eine große Vielfalt an Mitarbeitenden in alltäglichen Arbeitssituationen fotografiert. Der Einsatz der eigenen Mitarbeitenden als Fotomodelle unterstreicht deutlich den Kern der Marke: Authentizität. Die Motive zeigen die HOCHBAHN wie sie ist, mit Menschen wie sie sind.

Die Motive wurden dann im Rahmen einer internen Vernissage vorgestellt und anschließend für eine aufmerksamkeitsstarke Kampagne über diverse digitale und analoge Kanäle hinweg eingesetzt, um die Marke der Öffentlichkeit bekanntzumachen. Vorab hatten die Hochbahnerinnen und Hochbahner Gelegenheit, die neue Marke kennenzulernen. Sie wurde in verschiedenen Bereichen und auf Führungskräfteebene im Rahmen von Diskussionsrunden vorgestellt und besprochen. Ein Film im Intranet brachte den Mitarbeitenden die Marke auf emotionaler Ebene näher. Wichtigste Aktion für die interne Vorstellung war die Roadshow für die Belegschaft. Ein mit Kampagnen-Motiven gestalteter Bus fuhr über drei Wochen hinweg insgesamt 17 Standorte der HOCHBAHN an, um dort Aufmerksamkeit und Begeisterung für die neue Marke zu wecken. Die Hochbahnerinnen und Hochbahner konnten sich über die Entstehung der Marke informieren, Fragen stellen und Meinungen äußern.

Auf Basis der erarbeiteten Grundlagen wurden ab Oktober 2023 sukzessive alle Personalmarketing-Medien und -Kanäle auf den neuen Markenauftritt umgestellt. Im Frühjahr 2024 wird die neue Marke genutzt, um in verschiedenen Zielgruppen Menschen auf unsere Stellenangebote in den passenden Berufsgruppen aufmerksam zu machen.

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.

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

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

3. **Wirtschaftliche Lage wesentlicher einbezogener Unternehmen**

FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH

Zu den zentralen Aufgaben der FFG zählen folgende Geschäftsfelder:

Fahrzeugtechnik

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

Kaufmännisches und technisches Flottenmanagement

In diesem Geschäftsfeld sind das kaufmännische und technische Bus-Flottenmanagement für die HOCHBAHN angesiedelt. Darüber hinaus beinhaltet dieses Geschäftsfeld die ingenieurseitige Betreuung der neuen Antriebstechnologien im Busbereich für die HOCHBAHN.

Infrastrukturwerkstätten

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

Die FFG erbringt ihre Leistungen an acht Standorten:

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

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

Die Fokussierung des Unternehmens auf eine kontinuierliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wurde, wie in den vergangenen Jahren, auch im Geschäftsjahr 2023 konsequent fortgesetzt. Durch kontinuierliche Verbesserungsprozesse, ein aktives Controlling und Qualitätsmanagement sowie die Fokussierung auf die Kernkompetenzen wurde die Wettbewerbsfähigkeit weiterhin gesichert.

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

Seit mehreren Jahren werden von der HOCHBAHN Busse mit verschiedenen neuen Antriebskonzepten erprobt. Dabei beschafft die HOCHBAHN seit dem Jahr 2020 ausschließlich emissionsfreie Busse. Diese konsequente Ausrichtung der HOCHBAHN führt bei der FFG zu einem frühzeitigen Aufbau der für dieses Themenfeld erforderlichen Kompetenzen in den Bereichen Werkstatt und Engineering. Die weitere technische Entwicklung der Fahrzeuge, insbesondere im Hinblick auf emissionsfreie neue Antriebstechnologien und damit verbundener Möglichkeiten der Vermarktung des hierdurch erworbenen spezifischen Know-hows auf dem Drittmarkt, wird von der FFG somit unverändert als eine besondere Chance für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit verstanden. Insbesondere in der Konstruktion von Sonderwerkzeugen für Elektrobusse zur Produktivitätssteigerung im Werkstattbetrieb werden Marktchancen zur Erzeugung zusätzlicher Umsätze und Erträge gesehen.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung) von 1.671 T€ (Vorjahr 1.681 T€) ab.

TEREG Gebäudedienste GmbH

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

Die Bausanierung konnte das Umsatzniveau des Vorjahres knapp nicht behaupten (–507 T€). Dafür wurde das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert (+411 T€). Aufgrund tariflich bedingter Preis-anpassungen wurde bei der Sparte Technische Dienstleistungen das Umsatzniveau gesteigert (+1.539 T€). Das Ergebnis verringerte sich leicht gegenüber dem Vorjahr (–132 T€).

Auch die Abteilung Gebäudereinigung steigerte das Umsatzvolumen gegenüber dem Vorjahr (+1.339 T€). Das Ergebnis konnte gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden (+594 T€).

Die Umsatzrentabilität bezogen auf das Ergebnis vor Steuern liegt bei 4,5 % und damit um 1,9 %-Punkte über dem Vorjahresniveau. Das Beteiligungsergebnis ist gegenüber dem Vorjahr marginal um –6 T€ auf 528 T€ gesunken.

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

Es wird für 2024 erwartet, dass die Umsatzerlöse in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen werden. Die Modernisierungsarbeiten in Bezug auf Prozesse und Digitalisierung werden fortgesetzt. Die TEREK rechnet mit einem weiterhin deutlich positiven operativen Ergebnis.

Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresergebnis (vor Ergebnisabführung und Garantiedividende) von 1.912 T€ (Vorjahr 1.108 T€).

HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH

Aufgabe der Gesellschaft ist die Bereitstellung von Wohnungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN und deren Tochterunternehmen. Die Gesellschaft verwaltet einen eigenen Bestand von 15 Gewerbeeinheiten und 2.048 Wohneinheiten, die für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns zur Verfügung stehen. Die Gesellschaft dient damit dem HOCHBAHN-Konzern als personalwirtschaftliches Instrument. Weiterhin soll die Gesellschaft durch angemessene Beteiligungserträge zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der HOCHBAHN beitragen.

Die auf Langfristigkeit und Nachhaltigkeit angelegte Politik der Gesellschaft konnte auch im Jahr 2023 unter den gegebenen Rahmenbedingungen fortgeführt werden. Diese stellt zum einen auf die Bereitstellung von Wohnraum zu einem günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis, Substanzerhalt und Substanzverbesserung unter Beachtung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit und zum anderen auf die Erwirtschaftung angemessener Beteiligungserträge für die HOCHBAHN ab.

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

Der Anteil, der länger als einen Monat leerstehenden Wohnungen beträgt 0,86 % (Vorjahr 0,88 %). Länger als drei Monate stehen 0,18 % (Vorjahr 0,39 %) der Wohnungen leer. Die Sollmieten konnten gegenüber dem Vorjahr auf 12.361 T€ (Vorjahr 12.186 T€) gesteigert werden, was im Wesentlichen auf Mieterhöhungen zurückzuführen ist. Das Geschäftsjahr schließt mit einem Jahresüberschuss vor Gewinnabführung von 1.229 T€ (Vorjahr 1.064 T€).

Für das Geschäftsjahr 2024 wird ein Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung etwa in Höhe des Vorjahres erwartet.

HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

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

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

Im Sicherheitsdienst sind 296.508 (Vorjahr: 306.022) Stunden geleistet worden und im Fahrkartenprüfdienst 171.727 (Vorjahr 130.992) Stunden. Von den im Sicherheitsdienst geleisteten Stunden entfallen 118.034 (Vorjahr: 117.746) Stunden auf die Grundlast und 178.474 (Vorjahr: 188.276) Stunden auf die Zusatzlast.

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

Auf Grundlage bestehender Verträge werden der HHW entstehende Kosten über vereinbarte Stundensätze abgerechnet, wodurch ein Jahresüberschuss vor Gewinnabführung in Höhe von 75 T€ (Vorjahr: 7 T€) erzielt worden ist. Maßgeblichen Einfluss auf das Jahresergebnis haben die mit der HOCHBAHN vereinbarten Stundensätze, während die Zusatzlast für die FHH kostendeckend erbracht wird.

4. Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

4.1 Prognosebericht

Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 7. Dezember 2023 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2024.

Hamburg-Takt: Strategie Mobilitätswende schafft Rahmen für zukunftsfähiges Mobilitätssystem

Ziel des Hamburg-Takts ist es, dass die Menschen in Hamburg auf ihren privaten Pkw verzichten und im Sinne des Klimaschutzes einer lebenswerten Stadt klimaneutral, ressourcenschonend und platzsparend von A nach B kommen. Damit bildet der Hamburg-Takt das Herzstück der Mobilitätswende und ist gleichzeitig wesentlicher Bestandteil des Hamburger Klimaplanes, dessen zweite Fortschreibung kurz vor der Fertigstellung steht. Alle verkehrlichen Handlungsfelder, die sich zur Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele des Hamburger Senats ergeben, werden künftig in der Verkehrsentwicklungsplanung gebündelt.

Für das Ziel, die U-Bahn bis 2030 noch leistungsfähiger zu machen, werden neben der Erweiterung des Streckennetzes auch Bestandsstrecken ertüchtigt, um eine dichtere Taktung zu erreichen und die Kapazität zu steigern. Dabei sind die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung die Schlüsseltechnologien. Mit dem Projekt „U-Bahn100“ befindet sich die Teilautomatisierung der Linien U2 und U4 in Planung.

Um den Zugang zum ÖPNV für Fahrgäste noch attraktiver und einfacher zu machen, rücken auch die U-Bahn-Stationen in den Fokus. Dazu wird der Knotenpunkt Jungfernstieg bis zum Jahr 2025 zur „Innovationsstation“ umgestaltet. Er dient dann weiteren Stationen als Vorbild in puncto Fahrgastinformation, Wegeleitung und Aufenthaltsqualität.

Die Verbesserung des Angebots im Busbereich ist derzeit auf wenige Einzelmaßnahmen beschränkt, aber für die nahe Zukunft ist ein umfangreicher Angebotsausbau vorgesehen. Dazu schreiten die erforderlichen Planungen zur Schaffung der benötigten Infrastruktur weiter voran: Zusätzlich zum in der Planung befindlichen Busbetriebshof in Meiendorf konnte eine Fläche am Hammer Deich akquiriert werden. Für ein weiteres Grundstück in Neuland laufen derzeit Verhandlungen bezüglich der gemeinsamen Nutzung einer Teilfläche mit Edeka/

Handelshof. Die Fläche soll über ein Erbpachtverhältnis dauerhaft gesichert werden. Südlich des geplanten Busbetriebshofs Veddel wird am Stenzelring außerdem eine Zentralwerkstatt entstehen.

Parallel zu den Planungen im Busbereich wird dem Einsatz von autonomen Kleinbussen im Linien- oder On-Demand-Verkehr zunehmend eine wesentliche Rolle zuteil. Das Projekt ALIKE soll in Kooperation mit dem langjährigen Partner MOIA und der BENTELER-Tochter HOLON in Hamburg erstmals eine Skalierung des autonomen On-Demand-Angebots schaffen. Gemeinsam sollen schon 2025 mit dem emissionsfreien HOLON Mover autonome Kleinbusse auf die Straßen Hamburgs gebracht werden. Damit wird ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zum integrierten ÖPNV im Jahr 2030 angestrebt.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Ein besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Schon im Jahr 2011 wurde daher ein Programm zum beschleunigten Ausbau durch die Freie und Hansestadt Hamburg initiiert. Bis Ende 2019 wurden in Rahmen des Programms zunächst 40 U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Die HOCHBAHN hat dieses Programm in den letzten vier Jahren konsequent fortgeführt, sodass zum Jahreswechsel 2023/2024 bereits 88 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut sind. Der Ausbaugrad stieg somit auf 95 % nach 92 % zum Ende des Vorjahres.

Zum Jahreswechsel 2023/2024 befand sich die Haltestelle Meißberg im barrierefreien Um- bzw. Ausbau. Die Bauarbeiten begannen Anfang 2023. Im Zuge einer sechswöchigen Betriebsunterbrechung im Sommer 2024 sollen die Umbaumaßnahmen am Bahnsteig umgesetzt werden. Die barrierefreie Inbetriebnahme der Haltestelle ist für 2025 vorgesehen.

Die für den U-Bahn-Bereich erforderliche Genehmigung nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle Saarlandstraße liegt vor. Der Zuwendungsbescheid für die Ausführung wurde durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) erteilt. Im 1. Quartal 2024 liefen die Gewerkeausschreibungen, erste Vergaben sind bereits erfolgt. Der Baubeginn soll im Mai 2024 im Rahmen einer sechswöchigen Betriebsunterbrechung erfolgen. Die barrierefreie Inbetriebnahme dieser Haltestelle ist ebenfalls für 2025 vorgesehen.

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

Netzentwicklung U-Bahn

Ein Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg ist es, den ÖPNV im Sinne des kundenzentrierten, bedarfs- und angebotsorientierten Konzepts künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Zum Jahreswechsel 2023/2024 waren die folgenden Netzerweiterungsmaßnahmen für die U-Bahn in Bearbeitung:

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

Für den Bau der neuen U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße auf der Linie U3 wurde die Genehmigungsplanung zum Planfeststellungsantrag erarbeitet. Die Unterlagen werden derzeit durch das Rechtsamt der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) geprüft. Im Anschluss ist die öffentliche Auslegung vorgesehen. Für die Ausführungsplanung wurde ein Förderantrag für die Planungsmittel bei der BVM gestellt. Die Planungen sollen unmittelbar nach Bewilligung der Planungsmittel fortgeführt werden.

Für die Verlängerung der Linie U4 von der bisherigen Endhaltestelle Elbbrücken nach Süden zum Grasbrook wurden im Rahmen der Zuwendung für die Leistung bis einschließlich Abschluss der Vorplanung der Realisierungswettbewerb durchgeführt und ein Siegerentwurf gekürt. Dieser wird planerisch weiterverfolgt. Die Zuwendung für die anschließende Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) wurde bereits im November 2022 bei der BVM beantragt. Ein entsprechender Zuwendungsbescheid mit einem Volumen von 15 Mio. € wurde im Januar 2023 erteilt. Die Arbeiten wurden im Oktober 2023 aufgenommen. Alle weiteren Fachplanungen sowie Gutachterleistungen dieser Planungsphase wurden ebenfalls beauftragt. Im Oktober 2023 haben die landseitigen Baugrunduntersuchungen auf dem Kleinen Grasbrook begonnen.

Die Arbeiten zur Verlängerung der Linie U4 nach Osten auf die Horner Geest wurden im Jahr 2023 planmäßig fortgeführt. Im ersten Abschnitt (Haltestelle Horner Rennbahn bis Kreuzungsbauwerk) wurden die

Rohbauarbeiten fortgesetzt. Der Rohbau des Bypassstunnels und der Neubauhaltestelle Horner Rennbahn wurde im März 2023 fertiggestellt. Im Mai 2023 begann eine rund elfmonatige Sperrpause zwischen den Haltestellen Rauhes Haus und Legienstraße. Der eingerichtete Schienenersatzverkehr wurde nach anfänglichen Schwierigkeiten positiv aufgenommen und verläuft seither reibungslos. Während der Sperrpause wurde im Abschnitt 1 die Neubauhaltestelle Horner Rennbahn an das Bestandsnetz angeschlossen. Nachfolgend wurde mit dem raumbildenden Ausbau und der technischen Gebäudeausrüstung in der Haltestelle begonnen. Die Bestandshaltestelle Horner Rennbahn erhält einen zusätzlichen dritten Zugang. Zudem wurden die Arbeiten zur Errichtung des Kreuzungsbauwerks gestartet. Im Abschnitt 2 (Kreuzungsbauwerk bis Endhaltestelle Horner Geest) wurde die Baugrubenumschließung im Bereich der Haltestelle Horner Geest fertiggestellt. Der Aushub der Baugrube konnte im August 2023 beginnen. Im Bereich der Haltestelle Stoltenstraße und des Tunnels werden die Arbeiten zur Baugrubenumschließung fortgesetzt. Trotz der Lärmentwicklung und wechselnder Wegeführung infolge der Bautätigkeiten ist die Akzeptanz und das Interesse zum Projekt weiterhin groß.

Projekt hvv switch

Im Jahr 2023 konnte die hvv switch App ihren Stellenwert am Markt deutlich erweitern. Sie wurde bis Ende 2023 mehr als 1,2 Mio. Mal heruntergeladen. Über 850 Tsd. Nutzerinnen und Nutzer haben sich erfolgreich in der hvv switch App registriert. Maßgeblich für diese positive Entwicklung war insbesondere die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 verbunden mit der Entscheidung des Hamburger Verkehrsverbunds, dieses Ticket im hvv ausschließlich digital über die hvv switch App zu vertreiben. Ende 2023 konnten rund 140 Tsd. aktive Kundinnen und Kunden des Deutschlandtickets in der hvv switch App verzeichnet werden.

Mitte 2023 wurde die hvv switch App außerdem mit wesentlichen hvv Auskunftsfunktionalitäten ausgestattet, die im weiteren Jahresverlauf schrittweise ausgebaut wurden. Im Oktober erfolgte die Wiedereingliederung der hvv Any-Funktionalität in die hvv switch App. Parallel dazu wurde die hvv Any App vom Markt genommen. Darüber hinaus wurde das Zahlungsmittelportfolio um die Zahlart SEPA ergänzt, die Möglichkeit zur Ausgabe und Nutzung von Gutscheinen geschaffen, das Angebot an E-Fahrzeugen des Carsharing-Anbieters MILES integriert sowie die Einbindung des langjährigen Carsharing-Partners SHARE NOW erfolgreich abgeschlossen.

Auch das Angebot an hvv switch Punkten wurde 2023 kontinuierlich ausgebaut und die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur wurde vorange-trieben: So konnte im März 2023 am Flughafen der 100. hvv switch Punkt, zugleich größter E-Carsharing-Hub Europas, eröffnet werden. Ende 2023 waren über 140 hvv switch Punkte mit über 220 Ladepunkten in Betrieb.

Das Jahr 2024 steht im Zeichen umfassender vorbereitender Aktivi-täten für die Integration der hvv App in die beliebte hvv switch App. Darüber hinaus ist zum Schuljahresstart 2024/2025 geplant, das soge-nannte Schüler-Gratisticket auch über die hvv switch App bestellen zu können. Weiterhin sollen im Jahr 2024 erste Maßnahmen identifiziert und umgesetzt werden, die einer spürbaren Steigerung der Auskunfts-qualität in den Verkehrsmitteln des hvv dienen. Außerdem ist geplant, zusätzliche Mobilitätsangebote in die hvv switch App zu integrieren wie das Angebot des stationsbasierten Carsharing-Anbieters cambio und dasjenige der Taxizentrale Hansa Taxi.

Für 2024 ist auch der weitere Ausbau des Netzes aus hvv switch Punkten vorgesehen. Neben einer Verdichtung des Netzes sollen auch angrenzende, weniger stark besiedelte Räume einbezogen werden. Zudem sollen im Kontext der Strategie Mobilitätswende des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg ab 2024 festgelegte Abstellflächen für Mikromobilitätsangebote realisiert werden und die Voraussetzungen für hvv switch Standorte in den äußeren Stadtbereichen mit primär stationsbasierten Carsharing-Angeboten geschaffen werden.

E-Bus-System

Die Lieferungen der für das Jahr 2023 bestellten Elektrobusse haben sich auch im Berichtsjahr herstellerseitig verzögert. Von den für 2023 geplanten 89 Fahrzeugen wurden 80 Busse in Betrieb genommen. Hierin enthalten sind aber auch die ursprünglich schon für das Jahr 2022 eingeplanten 24 Busse. Die Inbetriebnahme der ausstehenden Fahrzeuge erfolgte im 1. Quartal 2024.

Für das Jahr 2024 wurden die geplanten 77 Fahrzeuge bereits vollständig bestellt. Hierin enthalten sind 53 Solobusse, davon fünf Brennstoffzellen-Hybridbusse, sowie 24 Gelenkbusse. Aufgrund der langen Lieferzeiten ist es unwahrscheinlich, dass alle für 2024 zur Auslieferung geplanten Busse tatsächlich bis Ende 2024 gelie-fert werden können. Im Zuge der neuen Fahrzeugausschreibung im Umfang von bis zu 800 Fahrzeugen mit zwölf Metern und 18 Metern Länge für Bestellungen im Zeitraum 2024 bis 2029 wurden Angebote eingereicht und die Verhandlungen gestartet.

Auf dem Busbetriebshof Meiendorf wurden die Erdbauarbeiten gestartet, die Beauftragung für den Rohbau steht zeitnah an. Für Hummelsbüttel liegt die Baugenehmigung zur Erweiterung der Bus-abstellung vor. Der Abbruch des Dienstgebäudes ist erfolgt und die Bauausführung begann am 29. Februar 2024. Für den Standort Veddel wurde der Generalplaner beauftragt und mit den Planungen begon-nen. Die öffentliche Diskussion zum Bebauungsplan ist erfolgt. Für den Standort Neuland 23 laufen die planerischen Abstimmungen für eine gemeinsame Nutzung einer Teilfläche mit Edeka/Handelshof. Die dauerhafte Sicherung der Fläche im Zuge einer Anhandgabe an die HOCHBAHN und zeitnahe Überführung in ein Erbpachtverhältnis läuft. Für die Elektrifizierung der ersten 67 Busse auf dem Betriebshof Wandsbek hat die Ausführungsplanung der Tief- und Straßenbau-arbeiten begonnen.

Im Bereich der Ladeinfrastruktur wurde mit der Realisierung der modularen Systemlösung für den Betriebshof Langenfelde begonnen. Des Weiteren ist die Inbetriebnahme des Netzanschlusses auf dem Betriebshof Harburg II erfolgt.

Im KoLa-Projekt (Koordination des Verteilnetzes und Last-management für den elektrifizierten Personenverkehr) wurde die Güte der Lastgangprognose verbessert, indem initial vorhandene Lastspitzen eliminiert wurden. Die Lastgangprognose wird IT-seitig im Energy Efficient Framework (EEF, softwareseitiges Optimierungssystem) weiterverarbeitet. Hinsichtlich der stromnetzseitig gelagerten Koordination des Verteilnetzes wurde der Bestellprozess erarbeitet. Dieser wird nunmehr mit der IT der Stromnetz Hamburg GmbH umgesetzt. Hochschulseitig werden zurzeit die Testumgebungen geplant und aufgebaut. Die Umsetzung des Batteriespeichers auf dem Bus-betriebshof Alsterdorf wurde an einen Auftragnehmer vergeben und die Baugenehmigung wurde im 1. Quartal 2024 erteilt.

Beschaffung U-Bahn-Fahrzeuge

Aufgrund von Lieferverzögerungen sind die letzten drei DT5-Fahr-zeuge erst im Berichtsjahr zugegangen. Damit konnte die Beschaf-fung der Fahrzeuge dieses Typs im Jahr 2023 abgeschlossen werden. In Summe verfügt die HOCHBAHN im Betrieb nunmehr aktuell wie geplant über 163 Fahrzeuge (entsprechend 489 Wagen) vom Typ DT5.

Der DT5 stellt neben dem DT4 (Ende 2023: 504 Wagen) den Grund-stock der U-Bahn-Flotte dar. Die Generation der DT4-Fahrzeuge, deren erste Fahrzeuge bereits im Jahr 1989 in Betrieb genommen

wurden, bewegt sich auf das Ende seiner Nutzungsdauer zu und steht ab Ende des laufenden Jahrzehnts nach einem Einsatz von dann rund 40 Jahren zur sukzessiven Ausmusterung an. Neben dem Ersatzbedarf für die DT4-Fahrzeuge werden zukünftig auch zusätzliche Fahrzeuge benötigt, zum einen für das Bestandsnetz (Linien U1 bis U4), insbesondere infolge von beabsichtigten Angebotsausweitungen durch den Hamburg-Takt, und zum anderen für die geplante und im Bau befindliche U-Bahn-Linie U5.

Aus der Beschaffung für das Bestandsnetz und für die Linie U5 ergeben sich unterschiedliche Anforderungen. Die nächste Fahrzeuggeneration für die Linien U1 bis U4 wird wie gewohnt an beiden Enden mit einem Fahrerraum ausgestattet sein (DT6-F). Die neuartigen Fahrzeuge für die Linie U5 werden dagegen vollautomatisch betrieben und benötigen somit keinen Fahrerstand (DT6-A). Sie haben dadurch eine größere Fahrgastkapazität.

Bereits 2020 wurde mit der Qualifikation der Bieter das Ausschreibungsverfahren gestartet. Die eigentlichen Ausschreibungsunterlagen (z.B. Vertrag mit Anlagen, Lastenheft mit Anlagen, Angebotsbedingungen) mit der Aufforderung zur Angebotsabgabe wurden im Oktober 2022 verschickt. Im Jahr 2023 wurden die Angebote ausgewertet. Die Vergabe des Rahmenvertrages und der Abruf der ersten beiden Lieferlose im Umfang von zusammen 48 Fahrzeugen ist für das zweite Quartal 2024 geplant.

Nachhaltige Kapitalmarktinstrumente

Die HOCHBAHN wird zur Verwirklichung der Ziele des Klimaplanes der Freien und Hansestadt Hamburg sowie zur Umsetzung der Mobilitätswende im mittelfristigen Zeitraum von 2024 bis 2027 voraussichtlich 3,1 Mrd. € in Fahrzeuge, Netzerweiterungs- sowie Erneuerungsprojekte investieren. Unter Berücksichtigung von Zuschüssen ist mittelfristig eine Fremdkapitalaufnahme von über 1,3 Mrd. € geplant. Mit Blick auf den Zeitraum bis 2030 werden wahrscheinlich zusätzliche Investitionen in Milliardenhöhe notwendig sein.

Mit den Emissionen von Green Bonds sowie grünen Namensschuldverschreibungen und Schuldscheindarlehen hat die HOCHBAHN Meilensteine zur Finanzierung des massiven zukünftigen Investitionsvorhabens sowie zur Diversifikation ihres Finanzierungsportfolios erreicht. Gestützt auf die erfolgreiche Begebung dieser Anleihen werden zukünftig weitere Emissionen grüner Finanzinstrumente angestrebt. Die Ratingagentur Fitch hat in diesem Zusammenhang im Spätsommer 2023 die Bestnote AAA (Outlook Stable) bestätigt.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung

Die im Folgenden dargestellte voraussichtliche Ergebnisentwicklung basiert auf dem am 7. Dezember 2023 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2024. Für das Jahr 2024 ist demnach ein Fehlbetrag in Höhe von 370,0 Mio. € geplant. Hieraus abgeleitet ergeben sich ein EBITDA von –212,8 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 61,9%. Die im Rahmen der Planungen ermittelte Ergebnisverschlechterung im Jahr 2024 im Vergleich zu 2023 resultiert vor allem aus der Annahme, dass für das Jahr 2024 weiterhin nahezu unveränderte Einnahmen bei steigenden Kosten unterstellt wurden. So stehen 2024 stagnierenden hvv-Pool-Einnahmen (ganzjähriger Effekt der Einführung des Deutschlandtickets) lediglich geringfügig höhere Kompensationsleistungen gegenüber. Der im Plan hierfür berücksichtigte Betrag basierte auf den zum Planungszeitpunkt bestehenden Finanzierungs-zusagen des Bundes. Der tatsächliche Anspruch aus den Kompensationsleistungen für das Deutschlandticket liegt allerdings um ca. 44 Mio. € höher. Die Kostensteigerungen im Jahr ergeben sich im Zusammenhang mit der Beschaffung von ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen, aus der Elektrifizierung der Infrastruktur sowie aus Kostensteigerungen beim Personal, bei den Energiekosten sowie bei den Zinsen.

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

4.2 Risiko- und Chancenbericht

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Die Identifikation, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken und Chancen, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben, sind im Risiko- und Chancenmanagement-System (RCM) der HOCHBAHN geregelt. Unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen werden die Grundlagen des RCM vom Vorstand der HOCHBAHN vorgegeben und konzernweit angewandt. Halbjährlich findet eine RCM-Inventur statt, über deren Ergebnisse Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig informiert werden.

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

Die Darstellung der Chancen und der Risiken des HOCHBAHN-Konzerns erfolgt nach der Nettobetrachtung. Das bedeutet, dass Chancen und Risiken nach Abzug von bereits realisierten oder bilanziell berücksichtigten Maßnahmen bewertet wurden. Die Konzernrisiken und -chancen (operative Risiken und Chancen) unterliegen einem Betrachtungszeitraum von zwölf Monaten. Sie werden mit ihrem Erwartungswert (= Eintrittswahrscheinlichkeit x Auswirkungshöhe) angegeben. Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist bei der Bewertung in folgende vier Stufen unterteilt:

Stufe	Eintrittswahrscheinlichkeit
Unwahrscheinlich	≤ 25 %
Niedrig	> 25 % ≤ 50 %
Mittel	> 50 % ≤ 75 %
Hoch	> 75 %

Gleichermaßen ist die Auswirkungshöhe zur Bewertung von Risiken und Chancen in vier Stufen eingeteilt:

Stufe	Auswirkungshöhe
Niedrig	≥ 10.000 € ≤ 75.000 €
Mittel	> 75.000 € ≤ 750.000 €
Hoch	> 750.000 € ≤ 7.500.000 €
Sehr hoch	> 7.500.000 €

Übergeordnete, mittelfristige Risiken bzw. Chancen (strategische Risiken bzw. Chancen) umfassen einen Zeithorizont von vier Jahren. Die Bewertungsmethodik erfolgt in Analogie zu den Schwellenwerten für Eintrittswahrscheinlichkeiten und Auswirkungshöhe der Konzernrisiken.

Das Risiko- und Chancenmanagement der HOCHBAHN umfasst folgende sieben Risiko- bzw. Chancenkategorien. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Reihenfolge der gelisteten Risiko- bzw. Chancenkategorien der Höhe des Schadens- bzw. Chancenerwartungswertes der Herbstinventur 2023 folgt:

1. Personal
2. Leistungswirtschaft (operative Risiken)
3. Sonstige Risiken
4. Infrastruktur/IT
5. Umfeld & Branche (Marktumfeld)
6. Finanzen
7. Strategie

Nachfolgend werden zu jeder Risiko- bzw. Chancenkategorie die wesentlichen Risiken und Chancen des HOCHBAHN-Konzerns beschrieben sowie abschließend die Gesamtrisikoposition und die Gesamtchancenposition zum Ende des Jahres 2023 erläutert. Zusätzlich werden ausgewählte nicht wesentliche Risiken auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben.

Eine Zusammenfassung der Konzernchancen und Konzernrisiken (Nettobetrachtung) ist der folgenden Darstellung zu entnehmen.

Konzernrisiken (Netto-Bewertung)

Eintrittswahrscheinlichkeit	≤ 75	> 75 ≤ 750	> 750 ≤ 7.500	> 7.500
> 75 %	–	3	1	1
> 50 % ≤ 75 %	1	4	1	–
> 25 % ≤ 50 %	1	3	3	–
≤ 25 %	–	11	21	11
Potenzielle Auswirkung in T€				
Gesamtzahl an Konzernrisiken: 61				
Kurzfristige Gesamtrisikoposition: 65,6 Mio. €				

Konzernschancen (Netto-Bewertung)

Eintrittswahrscheinlichkeit	≤ 75	> 75 ≤ 750	> 750 ≤ 7.500	> 7.500
> 75 %	1	1	1	1
> 50 % ≤ 75 %	–	–	–	–
> 25 % ≤ 50 %	–	–	–	–
≤ 25 %	–	–	–	–
Potenzielle Auswirkung in T€				
Gesamtzahl an Konzernschancen: 4				
Kurzfristige Gesamtrisikoposition: 46,8 Mio. €				

Die Anzahl der identifizierten Konzernrisiken ist im Vergleich zum Vorjahr um neun Risiken gesunken (12/2023: 61 und 12/2022: 70).

Die Anzahl der erfassten Chancen ist im Vergleich zum Vorjahr um eine Chance gesunken (12/2023: 4 und 12/2022: 5). Die zentrale Chance für den HOCHBAHN-Konzern stellt hierbei die Möglichkeit dar, dass die HOCHBAHN über den Plan hinausgehende öffentliche Zuwendungen zum Ausgleich von Verlusten und Mehrkosten vereinnahmt, größtenteils resultierend aus der Einführung des Deutschlandtickets.

I. Risikoberichterstattung

1. Risikokategorie: Personal

Zum Ende des Jahres 2023 bergen Personalrisiken einen Schadenserwartungswert von 31,5 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen durch die Tarifverhandlungen und einhergehenden Forderungen (Details siehe unten) durch die Tarifpartner begründet.

Tarifverhandlungen – Manteltarifvertrag

Aufgrund der Tarifverhandlung zum Manteltarifvertrag wurde im Jahr 2023 ein finanzielles Risiko in Höhe von 12,7 Mio. € durch nicht ausreichend budgetierte Erhöhungen des Personalkostenniveaus identifiziert. Im Besonderen wurde seitens der Tarifpartner im Rahmen der Verhandlungen zum Manteltarifvertrag eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen gefordert. Als Gegensteuerungsmaßnahme für dieses Risiko wurden Verhandlungsstrategien für die Tarifverhandlungen vorbereitet. Das Risiko ist mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von unwahrscheinlich und einer sehr hohen Auswirkungshöhe eingestuft worden.

Tarifverhandlungen – Entgelttarifvertrag

Durch die ab Sommer 2024 anstehende Tarifverhandlung zum Entgelttarifvertrag könnte der HOCHBAHN ein finanzieller Schaden aus der nicht ausreichend budgetierten Erhöhung des Personalkostenniveaus durch Lohn- und Gehaltsanpassungen entstehen. Als Maßnahme zur Begrenzung dieses Risikos wurden die Vorbereitungen auf die Tarifverhandlung bereits initiiert. Das Risiko wurde mit einem Schadenserwartungswert von 16 Mio. € bewertet (Eintrittswahrscheinlichkeit: hoch, Auswirkungshöhe: sehr hoch).

Belegschaft

Es wird aktuell davon ausgegangen, dass Personalmehrkosten aufgrund erhöhter Fehlzeitenquoten z.B. durch Krankheit, Ausfälle, Überlastung und durch Beeinträchtigungen der operativen Betriebsabläufe aufgrund nicht hinreichender Qualifikation von Fach- und Schlüsselpersonal entstehen könnten. Das Fehlzeitenmanagement wurde als Gegensteuerungsmaßnahme definiert und umfasst unter anderem das Monitoring von Fehlzeiten sowie die Ableitung von Gesundheitsangeboten wie Fitnessangebote (Coaching, Gesundheitsplattform machtfit) oder Meditationsangebote. Das Risiko wurde mit einem Erwartungswert von 1,7 Mio. € bewertet (Eintrittswahrscheinlichkeit: mittel, Auswirkungshöhe: hoch).

2. Risikokategorie: Leistungswirtschaft (operative Risiken)

Operative Risiken, die aus dem Beschaffungs- und Lieferantenmanagement des HOCHBAHN-Konzerns resultieren, bleiben weiterhin auf einem hohen Niveau. Der Schadenserwartungswert für diese Risikokategorie wurde mit 16,1 Mio. € bewertet.

Kostenrisiko durch steigende Beschaffungspreise

Wie im Vorjahr sind die Beschaffung von Baumaterialien wie Stahl und Beton als zentrale Bestandteile langfristiger Erneuerungs- und Bauprojekte sowie von Elektro- und Elektronikkomponenten für den Bus- und U-Bahn-Betrieb mit einem Preisrisiko versehen. Die zentralen Betriebsstoffe Diesel und Strom haben sich mittlerweile im Vergleich zum Jahr 2022 auf einem niedrigeren, jedoch immer noch hohen Preisniveau stabilisiert. Derzeit wird für 2024 nicht von steigenden Dieselpreisen in einem nennenswerten Umfang ausgegangen. Als Gegensteuerungsmaßnahme prüft die HOCHBAHN fortlaufend mögliche Einsparungspotenziale. Risiken, die im Zusammenhang mit steigenden Beschaffungspreisen stehen, wurden mit einem Schadenserwartungswert von 6,1 Mio. € bewertet (Eintrittswahrscheinlichkeit: unwahrscheinlich bis hoch, Auswirkungshöhe: niedrig bis sehr hoch).

Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten

Eine starke Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten kann beispielsweise aufgrund technischer Vorgaben für Elektro- und Elektronikkomponenten für Busse und U-Bahnen gegeben sein. Aufgrund der vorgenommenen Einkaufs- und Bevorratungsstrategie besteht das Risiko jedoch vor allem bei außergewöhnlichen Vorkommnissen. Lieferkettenstörungen, z.B. infolge geopolitischer oder pandemischer Krisen, können im Extremfall zu Störungen im Betrieb oder zu Projektverzögerungen führen. Als Maßnahmen zur Steuerung dieses Risikos setzt die HOCHBAHN auf Schulungen von Mitarbeitenden der Fachbereiche und auf ein regelmäßiges Monitoring der Einkaufsprozesse. Das Risiko wurde mit einem Erwartungswert von 4 Mio. € bewertet (Eintrittswahrscheinlichkeit: unwahrscheinlich, Auswirkungshöhe: sehr hoch).

Berücksichtigung von Lieferantenbewertungen

Die HOCHBAHN ist einem Qualitäts- und Reputationsrisiko ausgesetzt, sollten Bewertungen/Beurteilungen von Lieferanten nicht ausreichend berücksichtigt werden. Um der potenziellen Auswirkung dieses Risikos entgegenzuwirken, treibt die HOCHBAHN den Ausbau

des internen Kontrollsystems, hier speziell hinsichtlich der Umsetzung des LkSG, voran. Die erwartete Schadenshöhe dieses Risikos wurde mit 4 Mio. € bewertet (Eintrittswahrscheinlichkeit: unwahrscheinlich, Auswirkungshöhe: sehr hoch).

Bestell- oder Lieferbedingungen

Sofern Bestell- oder Lieferbedingungen von Auftragnehmern nicht eingehalten werden, könnten der HOCHBAHN Mehrkosten entstehen. Mittels der Durchführung von Schulungen der Mitarbeitenden des Fachbereichs wird der potenzielle Schaden dieses Risikos reduziert. Die erwartete Schadenshöhe dieses Risikos wurde mit 1 Mio. € bewertet (Eintrittswahrscheinlichkeit: unwahrscheinlich, Auswirkungshöhe: hoch).

3. Risikokategorie: Sonstige Risiken

Zum Jahresende 2023 betrug der Schadenserwartungswert sonstiger Risiken 8,5 Mio. € und liegt damit über dem Vorjahreswert. Dies ist durch neue Risiken im Hinblick auf Klima- und Transformationsfonds, den Wirtschaftsstabilisierungsfonds und den Bundeshaushalt 2024 zu erklären.

Klima- und Transformationsfonds, Wirtschaftsstabilisierungsfonds und Bundeshaushalt 2024

Das Bundesverfassungsgerichtsurteil über die Verfassungswidrigkeit des Klima- und Transformationsfonds und des Wirtschaftsstabilisierungsfonds sowie ein angepasster Bundeshaushalt für 2024 stellen neue Risiken für die HOCHBAHN dar. Hierbei handelt es sich um nicht (bzw. nur stark eingeschränkt) steuerbare Risiken für die HOCHBAHN. Das erwartete Schadenspotenzial wurde in Höhe von 5,8 Mio. € bewertet (Eintrittswahrscheinlichkeit: hoch, Auswirkungshöhe: hoch).

Nicht-Einhaltung regulatorischer Vorgaben der Datenschutzgrundverordnung

Aus der Verletzung regulatorischer Vorgaben wie die nicht-gesetzeskonforme Umsetzung der DSGVO-Anforderungen könnten sich erhebliche Haftungs- und Rechtsrisiken für die HOCHBAHN ergeben. Die bundeslandspezifischen Aufsichtsbehörden prüfen regelmäßig die Einhaltung der DSGVO und erheben bei Verstößen empfindliche Bußgelder. Um dieses Risiko zu reduzieren, werden Mitarbeitende kontinuierlich zum Thema Datenschutz sensibilisiert und die Datenschutzrichtlinie regelmäßig aktualisiert und auditiert. Dies führt zu einem erwarteten

Schadenspotenzial von 1 Mio. €, wobei die Eintrittswahrscheinlichkeit mit unwahrscheinlich und die Auswirkungshöhe mit sehr hoch bewertet wurde.

4. Risikokategorie: Infrastruktur IT

Risiken, die der Kategorie Infrastruktur IT zugeordnet sind, bergen für den HOCHBAHN-Konzern einen Schadenserwartungswert von 5,3 Mio. €. Als wesentliches Risiko innerhalb dieser Kategorie hervorzuheben ist dabei das Thema IT-Sicherheit.

IT-Sicherheit

Seit dem Beginn des russischen Angriffskrieges ist ein Anstieg von Cyberangriffen in Deutschland zu verzeichnen. In diesem Zusammenhang schreibt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) in ihrem Bericht¹ „Russischer Angriffskrieg gegen die Ukraine rückt die Verwundbarkeit Kritischer Infrastrukturen weiter in den Fokus“. Als Unternehmen der kritischen Infrastruktur mit hohem Bekanntheitsgrad in der Metropolregion Hamburg könnte die HOCHBAHN als Ziel für einen Angriff in Frage kommen. Als Maßnahme zur Risikoreduktion wurde im Jahr 2023 ein Projekt für das betriebliche Kontinuitätsmanagement gestartet. Die HOCHBAHN hat Risiken im Zusammenhang mit räuberischer Erpressung, Datenverlust, Cyberangriffen etc. mit 4,7 Mio. € bewertet. (Eintrittswahrscheinlichkeit: unwahrscheinlich, Auswirkungshöhe: mittel bis sehr hoch).

5. Risikokategorie: Umfeld & Branche (Marktumfeld)

Diese Risikokategorie wurde mit einem Erwartungswert in Höhe von 3,2 Mio. € bewertet. Maßgeblich haben hierzu zwei Risiken beigetragen. Zum einen handelt es sich dabei um die Erschleichung von Dienstleistungen (Fahrgeldhinterziehung durch Mitbürgerinnen und Mitbürger), bewertet mit einem Erwartungswert in Höhe von 960 T€ (Eintrittswahrscheinlichkeit: niedrig, Auswirkungshöhe: hoch). Zum anderen besteht das Risiko eines Rückgangs von Mieterträgen aus gewerblichen Objekten aufgrund konjunktureller Entwicklungen, das mit einem Erwartungswert in Höhe von 675 T€ (Eintrittswahrscheinlichkeit: unwahrscheinlich, Auswirkungshöhe: sehr hoch) bewertet wurde.

6. Risikokategorie: Finanzen

Die Risikokategorie Finanzen weist einen Schadenserwartungswert von insgesamt 1,0 Mio. € auf. Zentrales Risiko in dieser Risikokategorie ist der Anstieg der Kreditzinsen. Hierbei wird im Kalenderjahr 2024 eine unerwartete Steigerung der Planzinsen für zukünftige Finanzierungen um zusätzliche 1 % angenommen. Auf Basis dieses Szenarios wurde der genannte Schadenserwartungswert ermittelt (Eintrittswahrscheinlichkeit: unwahrscheinlich, Auswirkungshöhe: sehr hoch).

7. Risikokategorie: Strategie

Mittelfristige strategische Risiken: Strategieumsetzung Mobilitätswende und Klimaneutralität 2030

Im Zuge der vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossenen Mobilitätswende wurden, wie im Vorjahr bereits identifiziert, vielfältige Maßnahmen erarbeitet, um mehr Anwohnerinnen und Anwohner zum Umstieg vom mobilen Individualverkehr auf den ÖPNV zu bewegen. Hierzu gehören ein verbessertes, kundenorientiertes Verkehrsangebot bzw. dessen Erreichbarkeit. Ferner ist vom Senat die Entwicklung neuer autoarmer Quartiere geplant sowie deren Erschließung durch Bus- oder U-Bahnanbindung. Weitere Bausteine sind die Förderung der Mikromobilität als Last-Mile-Angebot in Ergänzung zum ÖPNV, die Stärkung des Umweltverbundes sowie ein umfangreicheres, in die hvv switch App integriertes Ridesharing-Angebot. Die Umsetzung dieser geplanten Maßnahmen hängt stark vom Volumen der durch die Freie und Hansestadt Hamburg bereitgestellten Mittel ab. Daher besteht wie im Vorjahr auch mittelfristig das Risiko, dass durch ein unzureichend zur Verfügung gestelltes Haushaltsbudget klimapolitische Ziele zumindest teilweise nicht erreicht werden können. Ebenfalls mittelfristige Auswirkungen können durch die mangelnde Anzahl an Betriebshofflächen entstehen, die für nachfrage- und angebotsorientierte Maßnahmen erforderlich sind.

¹ BSI: Die Lage der IT-Sicherheit in Deutschland 2022

II. Chancenberichterstattung

Die Chancen des HOCHBAHN-Konzerns werden analog zu den Risiken differenziert als Konzernchancen mit möglichen Auswirkungen innerhalb der nächsten zwölf Monate und als strategische Chancen mit mittelfristigen Auswirkungen betrachtet. Die gesamten potenziellen Netto-Konzernchancen wurden zum Jahresende 2023 mit 46,8 Mio. € ermittelt.

1. Chancenkategorie: Umfeld & Branche (Marktumfeld)

Erhalt von über den Plan hinausgehende Vereinnahmung öffentlicher Zuwendungen

Die Möglichkeit, dass die HOCHBAHN eine über den Plan hinausgehende Vereinnahmung von öffentlichen Zuwendungen zum Ausgleich von Verlusten und Mehrkosten (z.B. durch die Corona-Pandemie, den russischen Angriffskrieg in der Ukraine oder das Deutschlandticket) in Höhe von 43,6 Mio. € erhält, bietet hier die größte Chance für den Konzern. Um die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Chance zu erhöhen, sucht die HOCHBAHN aktiv den Austausch mit Vertretern der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wurde mit hoch und die Auswirkungshöhe wurde mit sehr hoch eingestuft.

Erhöhter Anstieg der Fahrgastnachfrage

Die erfolgreiche Einführung des deutschlandweit gültigen 49-Euro-Tickets im Mai 2023 zeigt, dass die Attraktivität des ÖPNV durch ein kostengünstigeres und verbundübergreifendes Ticket gesteigert werden konnte. Insofern bietet das Deutschlandticket die Chance, das Mobilitätsverhalten dauerhaft zugunsten der Umwelt zu verändern und somit die Möglichkeit für eine Nachfragesteigerung. Um diese Chance zu steuern setzt die HOCHBAHN auf eine gezielte Fortsetzung von Absatzmaßnahmen wie die Optimierung von Kundenbindungsprogrammen (hvv Plus) und Promotion (u.a. Infomobil). Hier besteht wie im Vorjahr auch die Chance, dass die HOCHBAHN an Attraktivität gewinnt und zusätzliche Einnahmen in Höhe von 3,1 Mio. € erzielt (Eintrittswahrscheinlichkeit: hoch, Auswirkungshöhe: hoch).

2. Chancenkategorie: Strategie Strategieumsetzung Mobilitätswende

Die größte strategische Chance für den HOCHBAHN-Konzern liegt in der Generierung von Fördermitteln im Zuge der Ausrichtung des ÖPNV-Weltkongresses (UITP Global Public Transport Summits 2025 und 2027) in Hamburg. Um diese Chance vollständig realisieren zu können, wurden verschiedene Maßnahmen zur Akquirierung der

Fördermittel initiiert. Dazu zählen die Einreichung von Anträgen sowie die Einrichtung eines Fördermittel-Managements. Insgesamt wird die perspektive Auswirkung dieser Chance bei einer gestiegenen Eintrittswahrscheinlichkeit als sehr hoch eingestuft.

Des Weiteren erhöht der tiefgreifende Wandel des Mobilitätsverhaltens zunehmend die Attraktivität eines integrierten ÖPNV. Das Bewusstsein in der Bevölkerung für nachhaltige Mobilitätsentscheidungen und Umweltschutz steigt. Diese Ambitionen sind auch im Klimaplan der Freien und Hansestadt Hamburg verankert, welcher im Jahr 2023 zum zweiten Mal fortgeschrieben wurde. Konkret hat der Senat die geplanten Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2030 (-70 %) und 2045 (-98 % = Klimaneutralität) gegenüber 1990 noch einmal erheblich verschärft. Die HOCHBAHN trägt mit der Umstellung der Busflotte auf lokal emissionsfreie Antriebe und dem Konzept integrierter Mobilitätslösungen ganz wesentlich zur Erreichung dieser Zielsetzungen bei und nutzt die Chance, sich noch deutlicher im Markt zu positionieren. Damit wächst auch das Interesse an emissionsfreier Fortbewegung und geteilten Mobilitätsangeboten. Die Energiekrise infolge des russischen Angriffskrieges und steigende Preise für fossile Energieträger verstärken diese Entwicklung und führen zu einer Chance erhöhter Einnahmen für die HOCHBAHN (Eintrittswahrscheinlichkeit: mittel, Auswirkungshöhe: sehr hoch).

Durch den voraussichtlich anhaltenden Nettozuzug neuer Einwohnerinnen und Einwohner in die Metropolregion Hamburg sieht die HOCHBAHN die Chance einer allgemein positiven Marktentwicklung und vorteilhafter Rahmenbedingungen für die Angebots- und Leistungsausweitungen ihrer Verkehrsdienstleistungen (Eintrittswahrscheinlichkeit: mittel, Auswirkungshöhe: hoch).

Eng verzahnt mit der Wohnungspolitik des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg gewährleistet die HOCHBAHN die Anbindung neuer Wohn- und Gewerbequartiere an den ÖPNV. In diesem Zusammenhang gewinnt die Gestaltung autoarmer Quartiere stärker an Bedeutung. Hierdurch können Kundinnen und Kunden gewonnen sowie neuartige Mobilitätskonzepte erprobt werden (Eintrittswahrscheinlichkeit: niedrig, Auswirkungshöhe: hoch).

Schließlich werden mit dem Neubau der U-Bahn-Linie U5 weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit besser erreichbar.

III. Zusammenfassende Risiko- und Chancenposition

Im Jahr 2023 wurden zwei RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Ad-hoc Meldungen für unerwartet aufgetretene wesentliche Risiken gab es nicht. Die kurzfristige Gesamtrisikoposition in der Nettobetrachtung beträgt 65,6 Mio. €, die der Chancen 46,8 Mio. €.

Das größte Risikopotenzial birgt die Risikokategorie Personal. Im Besonderen resultiert aus anstehenden Verhandlungen mit den Tarifpartnern ein hohes Risiko, dass eine nicht budgetierte Erhöhung des Personalkostenniveaus durch Lohn- und Gehaltsanpassungen sowie durch weitere Entgelttarifanpassungen eintreten kann.

Unternehmenschancen könnten sich für den HOCHBAHN-Konzern insbesondere durch die Vereinnahmung von über den Plan hinausgehenden öffentlichen Zuwendungen ergeben.

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

Hamburg, den 28. März 2024

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



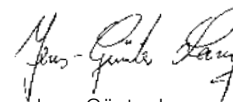
Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

KONZERNABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	33
KONZERNBILANZ	34
KONZERN-ANLAGENSPIEGEL	36
KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL	38
KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG	40
KONZERNANHANG	41
Bilanzerläuterungen	43
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	46
Sonstige Angaben	47

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

€	2023	2022
1. Umsatzerlöse	585.371.015,84	488.057.589,26
2. Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	514.745,84	1.662.516,10
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	61.631.830,37	39.506.902,52
4. Sonstige betriebliche Erträge	85.228.311,33	177.737.788,87
5. Gesamtleistung	732.745.903,38	706.964.796,75
6. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	133.306.277,99	112.518.735,49
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	161.588.420,62	115.292.050,73
	294.894.698,61	227.810.786,22
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	392.378.355,51	335.720.623,00
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	85.192.772,21	75.605.078,90
	477.571.127,72	411.325.701,90
8. Abschreibungen		
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	149.082.203,76	139.620.894,72
	149.082.203,76	139.620.894,72
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	91.118.994,77	67.206.236,31
10. Beteiligungsergebnis	962.511,60	991.966,39
11. Zinsergebnis	-14.414.550,98	-13.408.214,20
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	-52.765,79	0,00
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-224.067,40	-87.059,65
14. Ergebnis nach Steuern	-293.649.994,05	-151.502.129,86
15. Sonstige Steuern	-1.561.486,50	-2.052.367,98
16. Erträge aus Verlustübernahme	294.986.595,67	161.973.356,54
17. Konzernjahresüberschuss	-224.884,88	8.418.858,70
18. Gewinnanteile anderer Gesellschafter	-879.530,72	-467.624,35
19. Konzernverlustvortrag aus dem Vorjahr	-100.139.071,62	-108.091.669,94
20. Entnahmen aus anderen Konzerngewinnrücklagen	125,05	1.363,97
21. Konzernbilanzverlust	-101.243.362,17	-100.139.071,62

Konzernbilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2023

AKTIVA €	31.12.2023	31.12.2022
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	6.734.693,00	6.549.015,00
2. Geleistete Anzahlungen	12.403.588,42	10.591.662,60
	19.138.281,42	17.140.677,60
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	497.384.538,50	464.772.923,27
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.289.666.548,85	1.226.295.734,85
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	34.219.953,51	37.833.346,03
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	457.715.147,87	279.021.049,28
	2.278.986.188,73	2.007.923.053,43
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.944.215,31	1.944.215,31
2. Ausleihungen an assoziierten Unternehmen	76.712,16	76.712,16
3. Sonstige Beteiligungen	117.612,09	117.612,09
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	20.478.463,03	17.558.369,04
	22.617.002,59	19.696.908,60
	2.320.741.472,74	2.044.760.639,63
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	45.127.844,04	45.878.485,58
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8.392.745,26	7.877.999,42
3. Geleistete Anzahlungen	0,00	12.445,25
	53.520.589,30	53.768.930,25
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	58.188.646,85	40.991.175,63
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.425.301,25	3.729.058,77
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.537.988,36	3.000.097,15
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	88.527.763,11	191.033.459,05
5. Sonstige Vermögensgegenstände	13.114.200,80	25.286.223,86
	166.793.900,37	264.040.014,46
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	77.907.824,26	4.052.113,99
	298.222.313,93	321.861.058,70
C. Rechnungsabgrenzungsposten	4.723.463,20	4.965.251,54
	2.623.687.249,87	2.371.586.949,87

PASSIVA €	31.12.2023	31.12.2022
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	88.938.200,00	88.938.200,00
II. Kapitalrücklage	73.050.144,94	73.050.144,94
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	4.124.005,57	4.124.005,57
2. Andere Gewinnrücklagen	9.398.953,52	9.399.078,57
	13.522.959,09	13.523.084,14
IV. Konzernbilanzverlust	-101.243.362,17	-100.139.071,62
V. Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	1.381.180,96	969.274,59
	75.649.122,82	76.341.632,05
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	552.170.474,00	387.357.764,91
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	77.081.079,00	82.431.456,00
2. Steuerrückstellungen	80.319,80	0,00
3. Sonstige Rückstellungen	109.809.748,47	116.535.168,99
	186.971.147,27	198.966.624,99
D. Verbindlichkeiten		
1. Anleihen	808.288.323,07	500.530.821,92
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	748.626.840,02	848.605.088,37
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4.348.290,01	1.390.040,00
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	116.560.963,89	73.944.392,97
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	99.192.736,30	260.439.649,47
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	401,20	401,20
7. Sonstige Verbindlichkeiten	31.230.410,74	23.302.420,16
	1.808.247.965,23	1.708.212.814,09
E. Rechnungsabgrenzungsposten	591.401,10	650.974,38
F. Passive latente Steuern	57.139,45	57.139,45
	2.623.687.249,87	2.371.586.949,87

Konzern-Anlagenspiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2023

T€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Stand 31.12.2023
	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	44.101	1.159	938	663	44.985
2. Geleistete Anzahlungen	10.592	4.900	0	-3.089	12.403
	54.693	6.059	938	-2.426	57.388
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	869.601	42.676	1.913	23.615	933.979
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenrüstung und Sicherungsanlagen	580.642	22.515	2.862	19.764	620.059
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.499.397	90.558	33.649	8.246	1.564.552
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	163.671	14.260	1.574	13.265	189.622
	2.243.710	127.333	38.085	41.275	2.374.233
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (inkl. GWG)	178.041	8.588	2.916	833	184.546
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	279.021	242.077	86	-63.297	457.715
	3.570.373	420.674	43.000	2.426	3.950.473
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verb. Unternehmen	1.944	0	0	0	1.944
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	76	0	0	0	76
3. Sonstige Beteiligungen	118	0	0	0	118
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	17.559	2.920	0	0	20.479
	19.697	2.920	0	0	22.617
	3.644.763	429.653	43.938	0	4.030.478

					Abschreibungen		Restbuchwerte
	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2023	Stand 31.12.2023	Stand Vorjahr
	37.552	1.635	938	1	38.250	6.735	6.549
	0	0	0	0	0	12.403	10.592
	37.552	1.635	938	1	38.250	19.138	17.141
	404.828	32.706	939	0	436.595	497.384	464.773
	353.787	20.761	2.781	0	371.767	248.292	226.855
	578.461	70.554	30.563	0	618.452	946.100	920.936
	85.166	10.400	1.218	-1	94.347	95.275	78.505
	1.017.414	101.715	34.562	-1	1.084.566	1.289.667	1.226.296
	140.208	12.940	2.822	0	150.326	34.220	37.833
	0	86	86	0	0	457.715	279.021
	1.562.450	147.447	38.409	-1	1.671.487	2.278.986	2.007.923
	0	0	0	0	0	1.944	1.944
	0	0	0	0	0	76	76
	0	0	0	0	0	118	118
	0	0	0	0	0	20.479	17.559
	0	0	0	0	0	22.617	19.697
	1.600.002	149.082	39.347	0	1.709.737	2.320.741	2.044.761

Konzern-Eigenkapitalspiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

€	Gezeichnetes Kapital		Rücklagen		Konzernbilanzverlust am 01.01
	Stammaktien	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Summe	
Stand am 1.1.2022	88.938.200,00	73.050.144,94	13.524.448,11	86.574.593,05	-108.091.669,94
Ausschüttung					
Gewinnanteil Vattenfall Europe New Energy GmbH Vorjahr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Veränderungen					
Aufzinsung/Auflösung von Einzelwertberichtigung HSG	0,00	0,00	-1.363,97	-1.363,97	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.12.2022	88.938.200,00	73.050.144,94	13.523.084,14	86.573.229,08	-108.091.669,94
Stand am 1.1.2023	88.938.200,00	73.050.144,94	13.523.084,14	86.573.229,08	-100.139.071,62
Ausschüttung					
Gewinnanteil Vattenfall Europe New Energy GmbH Vorjahr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Veränderungen					
Aufzinsung/Auflösung von Einzelwertberichtigung HSG	0,00	0,00	-125,05	-125,05	0,00
Konzernjahresüberschuss	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand am 31.12.2023	88.938.200,00	73.050.144,94	13.522.959,09	86.573.104,03	-100.139.071,62

Eigenkapital des Mutterunternehmens			Nicht beherrschende Anteile			Konzern-eigenkapital
Konzernjahres- ergebnis, das dem Mutter- unternehmen zuzurechnen ist	Konzern- bilanzverlust am 31.12.	Summe	Nicht beherrschende Anteile vor Jahresergebnis	Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Gewinne/Verluste	Summe	Summe
0,00	-108.091.669,94	67.421.123,11	1.029.941,90	0,00	1.029.941,90	68.451.065,01
0,00	0,00	0,00	-528.291,66	0,00	-528.291,66	-528.291,66
1.363,97	1.363,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7.951.234,35	7.951.234,35	7.951.234,35	0,00	467.624,35	467.624,35	8.418.858,70
7.952.598,32	-100.139.071,62	75.372.357,46	501.650,24	467.624,35	969.274,59	76.341.632,05
0,00	-100.139.071,62	75.372.357,46	969.274,59	0,00	969.274,59	76.341.632,05
0,00	0,00	0,00	-467.624,35	0,00	-467.624,35	-467.624,35
125,05	125,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
-1.104.415,60	-1.104.415,60	-1.104.415,60	0,00	879.530,72	879.530,72	-224.884,88
-1.104.290,55	-101.243.362,17	74.267.941,86	501.650,24	879.530,72	1.381.180,96	75.649.122,82

Konzern-Kapitalflussrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

T€	2023	2022
Periodenergebnis vor Verlustübernahme	-295.211	-153.554
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Gegenstände des Sachanlagevermögens	149.082	139.621
- Auflösung Sonderposten für Investitionszuschüsse	-22.624	-19.378
+/- Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-10.502	6.734
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-910	-776
-/+ Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3.025	494
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	77.950	-91.242
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-77.553	-39.432
+/- Zinsaufwendungen, saldiert mit Zinserträgen	14.415	13.408
- Sonstige Beteiligungserträge	910	992
+/- Ertragsteueraufwand/-ertrag	224	87
-/+ Ertragsteuerzahlungen	-144	-98
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-161.338	-143.144
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sach- und Finanzanlagevermögens	1.565	0
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	-426.733	-332.299
+ Einzahlungen aus Zuschüssen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in das immaterielle Anlagevermögen	187.436	113.814
- Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-2.920	-2.519
+ Einzahlungen aus erhaltenen Anzahlungen	4.348	1.312
+ Erhaltene Zinsen	4.359	16
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-231.945	-219.676
+ Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	300.000	0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-)krediten	32.701	20.000
- Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)krediten	-133.099	-116.410
- Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-467	-468
Veränderung Liquiditätskonto HGV	-36.400	96.970
Verlustübernahme durch die HGV		
laufende unterjährige Abschlagsrechnungen	349.200	285.920
verbleibender Übernahmebetrag des Vorjahres	-54.213	-123.947
- Gezahlte Zinsen	-10.583	-13.628
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	447.139	148.437
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	53.856	-214.383
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	24.052	238.435
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	77.908	24.052

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

Konzernanhang zum 31. Dezember 2023

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

(1) Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss 2023 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches sowie des Aktiengesetzes aufgestellt worden. Der Konzernabschluss der HOCHBAHN wird im Hinblick auf die Befreiungsvorschriften des §291 HGB freiwillig erstellt.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen. Vermerke zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung haben wir ebenfalls aus Gründen der Klarheit im Anhang dargestellt. Nach §265 Abs. 5 HGB haben wir im Anlagenpiegel der HOCHBAHN eine weitere Untergliederung der Posten vorgenommen. Bezüglich der Gliederung orientiert sich die HOCHBAHN an der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung haben wir nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

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

(2) Konsolidierungskreis

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

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

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

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

(3) Konsolidierungsgrundsätze

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

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

(4) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Alle in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wenden grundsätzlich einheitliche Bewertungsgrundsätze an.

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

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

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

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

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten bis € 250, die selbständig nutzbar sind, werden in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt. Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen € 250 und € 1.000, die selbständig nutzbar sind, ist ein Sammelposten gebildet worden, der über fünf Jahre linear gewinnmindernd aufgelöst wird.

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

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

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

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

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 15 Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 1,82 % p.a. (Vorjahr 1,78 % p.a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 3,0 % p.a. (Vorjahr 2,75 % p.a.), der erwartete Rententrend mit 1,50 % p.a. (Vorjahr 1,50 % p.a.) berücksichtigt. Auswirkungen aus der Fluktuation von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden nicht berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 3,0 % p.a. (Vorjahr 2,75 % p.a.) berücksichtigt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen der letzten sieben Jahre zwischen 1,03 % p.a. (Vorjahr 0,52 % p.a.) und 1,74 % p.a. (Vorjahr 1,44 % p.a.) abgezinst. In den sonstigen Rückstellungen sind auch Rückstellungen nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. enthalten. Es ist von dem Wahlrecht nach Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB Gebrauch gemacht worden, diese Rückstellungen beizubehalten.

Die Verbindlichkeiten werden mit deren Erfüllungsbetrag bewertet.

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

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

Bilanzerläuterungen

(5) Anlagevermögen

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

(6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2023	2022
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	58.189	40.991
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.425	3.729
davon aus Lieferungen und Leistungen	(3.531)	(3.895)
davon aus sonstigen Forderungen	(-106)	(-166)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.538	3.000
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.488)	(2.265)
davon aus sonstigen Forderungen	(1.050)	(735)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	88.528	191.034
davon aus Lieferungen und Leistungen	(82.490)	(168.040)
davon aus sonstigen Forderungen	(6.038)	(22.994)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	13.114	25.286
Summe	166.794	264.040

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, haben T€ 130 und von den sonstigen Vermögensgegenständen T€ 3.174 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(7) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2023 T€ 88.938 und teilt sich wie folgt auf:

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

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

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

(8) Gewinnrücklagen

Die gesetzliche Rücklage beträgt unverändert T€ 4.124.

Die anderen Gewinnrücklagen entwickelten sich im Konzern im Geschäftsjahr 2023 wie folgt:

in €	
Stand 1. Januar 2023	9.399.078,57
Minderung der Rücklage aus der Erst-Schuldenkonsolidierung	-125,05
Stand am 31. Dezember 2023	9.398.953,52

(9) Verlustvortrag

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

(10) Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Berichtsjahr erfolgten Zuführungen zum Sonderposten in Höhe von T€ 187.436.

(11) Rückstellungen

in T€	2023	2022
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	77.081	82.432
Steuerrückstellungen	80	0
Sonstige Rückstellungen	109.810	116.535
	186.971	198.967

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€ 13.394 sowie für Anwartschaften von T€ 2.838.

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€ 425. Dieser ist nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, jedoch nicht abführungsgesperrt.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 33.737 enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumsgewährungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, Prozessrisiken und ausstehende Rechnungen.

(12) Verbindlichkeiten

in T€	insgesamt	davon Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Anleihen	808.288	8.288	0	800.000
Im Vorjahr	500.531	531	0	500.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	748.627	123.171	404.898	220.558
Im Vorjahr	848.605	135.811	430.307	282.487
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4.348	4.348	0	0
Im Vorjahr	1.390	1.390	0	0
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	116.561	116.291	270	0
Im Vorjahr	73.944	73.712	232	0
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	99.193	99.193	0	0
Im Vorjahr	260.440	260.440	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(48.799)	(48.799)	(0)	(0)
Im Vorjahr	110.414	110.414	0	0
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(50.394)	(50.394)	(0)	(0)
Im Vorjahr	150.026	150.026	0	0
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1)	(1)	(0)	(0)
Im Vorjahr	0	0	0	0
7. Sonstige Verbindlichkeiten ¹	31.230	30.214	512	504
Im Vorjahr	23.302	23.302	0	0
davon aus Steuern	(4.940)	(4.940)	(0)	(0)
Im Vorjahr	4.199	4.199	0	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(2.352)	(2.352)	(0)	(0)
Im Vorjahr	1.719	1.719	0	0
Summe	1.808.248	381.504	405.682	1.021.062
Im Vorjahr	1.708.212	495.186	430.539	782.487

¹ Davon durch Grundpfandrechte besichert bei der HSG: T€ 17.317 (Vorjahr: T€ 11.372)

(13) Latente Steuern

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

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) Umsatzerlöse

in T€	2023	2022
Personennahverkehr ¹	477.402	397.120
Vermietung und Verpachtung	36.239	34.799
Sonstiges	71.730	56.139
	585.371	488.058
davon aperiodisch ²	(-6.196)	(5.250)

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 2023 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der hvv GmbH.

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

² In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des hvv für Vorjahre (T€ -6.821) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(15) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2023	2022
Sonstige betriebliche Erträge	85.228	177.738
davon aperiodisch	(9.289)	(8.816)

(im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen)

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von T€ 22.624 (Vj. T€ 19.378) enthalten. Daneben beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge außergewöhnliche Erträge aus Kompensationsleistungen zum Ausgleich von erhöhten Aufwendungen bei der Anpassung von Vertriebsprozessen im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets in Höhe von T€ 5.353 für das Jahr 2023.

Auf die Einbuchung von Erträgen im Rahmen der Spitzabrechnung zum Corona-Rettungsschirm 2022 sowie für die Kompensationsleistungen für das 9-€-Ticket 2022 wurde aus Vorsichtsgründen verzichtet, da noch keine finalen Bescheide seitens der FHH eingegangen sind.

(16) Personalaufwand

in T€	2023	2022
Löhne und Gehälter	392.378	335.721
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	85.193	75.605
	477.571	411.326
davon für Altersversorgung	(6.987)	(6.796)

(17) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 86 (Vorjahr T€ 238) vorgenommen.

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 4.051.

(19) Beteiligungsergebnis

in T€	2023	2022
Erträge aus verbundenen Unternehmen	259	265
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	704	727
	963	992

(20) Zinsergebnis

in T€	2023	2022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.096	220
davon aus verbundenen Unternehmen	(302)	(151)
davon aus Abzinsungen	(3.545)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22.511	-13.628
davon an verbundene Unternehmen	(-1.304)	(-610)
davon aus Aufzinsungen	(-2.004)	(-1.809)
	-14.415	-13.408

(21) Gewinnanteile anderer Gesellschafter

Der Gewinnanteil anderer Gesellschafter betrifft die Tochtergesellschaft TEREK Gebäudedienste GmbH (TEREK) in Höhe von T€ 880 (Vorjahr T€ 468).

Sonstige Angaben**(22) Abschlussprüferhonorare**

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2023
Abschlussprüfungsleistungen	167
Andere Bestätigungsleistungen	8
	175

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

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

Vorteile, Risiken und finanzielle Auswirkungen

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

Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurde ein Darlehen in NZD (T€ 55.000) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrag- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Zum 31.12.2023 beträgt die Verbindlichkeit aus diesem Darlehen T€ 3.249. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt T€ –45. Bei den nach §254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch. Da alle wertbestimmenden Faktoren zwischen dem Grund- und dem Sicherungsgeschäft übereinstimmen, ergeben sich hieraus nach der critical terms match-Methode keine Risiken für die HOCHBAHN.

(24) Haftungsverhältnisse

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften betragen T€ 4.715 und bestehen ausschließlich gegenüber fremden Dritten.

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

(25) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen T€ 1.820.372. Sie enthalten Verpflichtungen gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen in Höhe von T€ 7.318.

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

	2023
Vollzeitbeschäftigte	6.602
Teilzeitbeschäftigte	1.064
	7.666
davon weibliche Beschäftigte	(1.388)
davon Schwerbehinderte	(396)
Versorgungsempfänger*innen	74
Auszubildende	176

(27) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2023 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.219 (davon variabel T€ 292).

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 2.474 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 15.398. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2023 Bezüge von T€ 618 gezahlt.

(28) Anteilsbesitz zum 31. Dezember 2023

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

(29) Name und Sitz des Mutterunternehmens

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

Kreis von Unternehmen aufstellt, der im elektronischen Unternehmensregister offengelegt wird. Ferner erstellt die Freie und Hansestadt Hamburg einen Konzernabschluss, den sie auf ihrer Internetseite veröffentlicht.

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Hamburg, den 28. März 2024

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



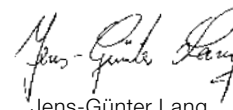
Robert Henrich
Vorstand



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz vom 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

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

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angabe zur Frauenquote)

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

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

Hamburg, 31. Mai 2024

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Hauschildt
Wirtschaftsprüfer

Dr. Dannenbaum
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg

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

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

Redaktion

Bereich Marketing
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Design

Silvester Group, silvestergroup.com
Jutta Gathmann, Daniel-Vincent Seeger,
Nadja Müller, Nils Christoph Kemter

