

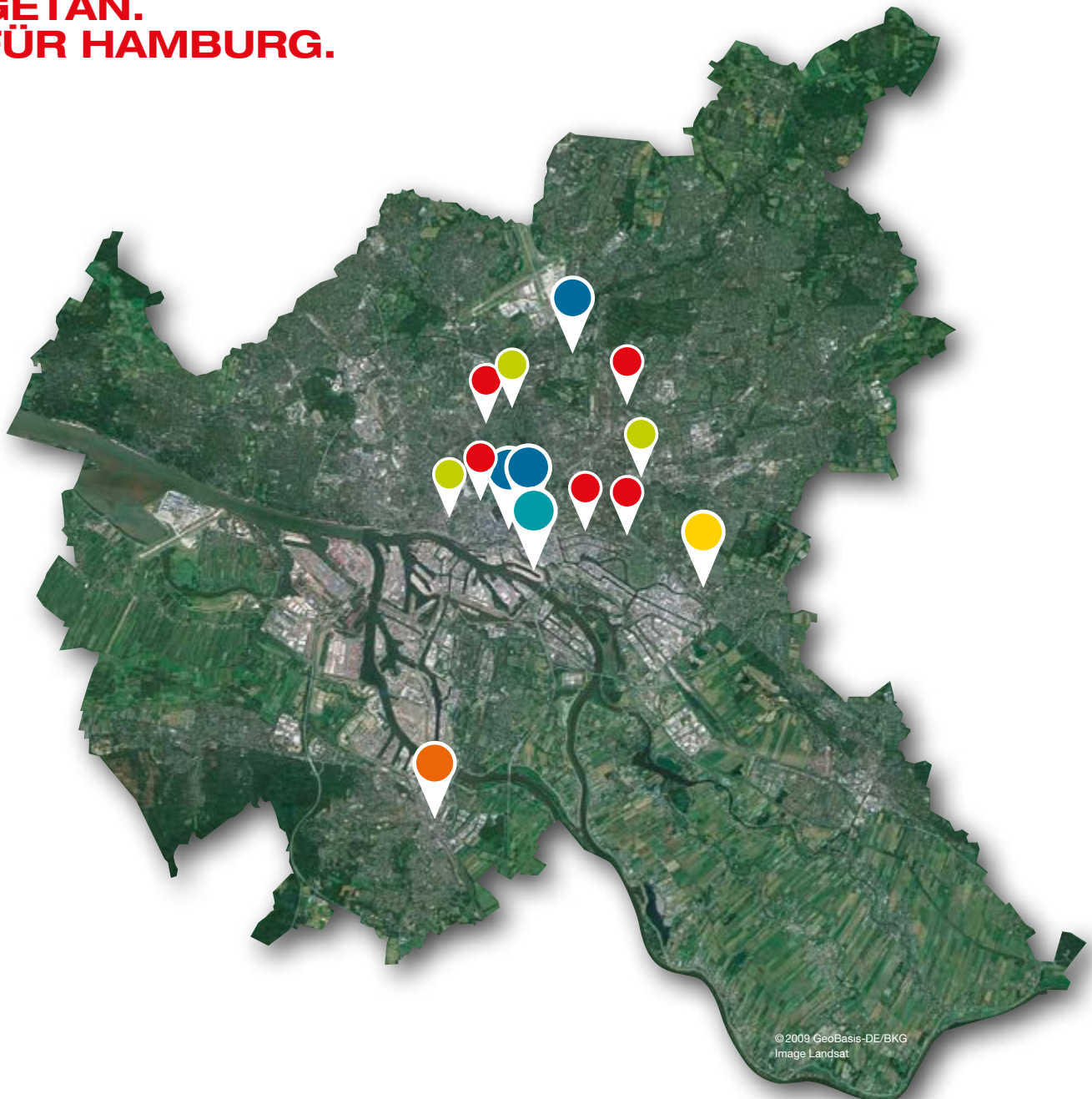


HOCHBAHN

Unternehmensbericht 2014

STADTPLAN 2014

**GEPLANT.
GETAN.
FÜR HAMBURG.**



© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Image Landsat



DIE HAMBURGER HOCHBAHN AG

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiertes und geführtes Unternehmen im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg. Als zweitgrößtes Nahverkehrsunternehmen Deutschlands und größter Partner im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) bieten wir über 4 800 engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen sicheren Arbeitsplatz und eine große Aufgabe: mit über 1,2 Millionen Personenfahrten an Werktagen unsere Stadt lebendig zu halten.

Auf vier U-Bahn- und 111 Buslinien realisiert die HOCHBAHN hochwertige Verkehrsleistungen in Hamburg. Mit umweltfreundlicher und bequemer Mobilität für alle Menschen in der wachsenden Metropolregion. Als Arrangeur eines multimodalen Verkehrsangebotes vernetzen wir Bus und Bahn mit komplementären Mobilitätsangeboten und wollen so innerstädtische Mobilität ohne eigenen Pkw als neuen Standard etablieren.

Verlässlichkeit, Qualität und Wirtschaftlichkeit sind die Grundlage unserer täglichen Arbeit. Die HOCHBAHN gehört zu den erfolgreichsten Nahverkehrsunternehmen Europas.

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

Kennzahlen

	2014	2013	2012
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	423,7	424,3	418,8
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	55,4	53,5	53,7
Kostendeckungsgrad (in %)	90,0	90,3	90,2
Anlagevermögen	732,6	661,2	619,8
Bilanzsumme	832,3	776,4	732,6
Bruttoinvestitionen	178,1	143,8	97,7
Mitarbeiter			
	4.894	4.836	4.670
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ¹⁾	219,3	218,0	214,8
Personen-Kilometer (in Mio.)	1.309,5	1.301,7	1.282,4
Investitionen (in Mio. €)	118,6	97,8	72,8
U-Bahn-Wagen	805	764	752
Linien	4	4	4
Haltestellen	91	91	91
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ¹⁾	218,7	217,4	214,2
Personen-Kilometer (in Mio.)	680,3	676,2	666,2
Investitionen (in Mio. €)	55,1	42,2	22,6
Busse	803	777	728
Linien	111	111	111
Haltestellen	1.321	1.317	1.314

¹⁾ 2013 und 2014: vorläufige Zahlen

INHALT

06	STADTPLAN 2014
10	MANAGEMENT
10	Prolog des Aufsichtsratsvorsitzenden
12	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden Günter Elste
14	Der Vorstand
16	LAGEBERICHT
17	Grundlagen des Unternehmens
22	Wirtschaftsbericht
32	Nachtragsbericht
32	Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
41	JAHRESABSCHLUSS
42	Bilanz
43	Gewinn- und Verlustrechnung
44	Anlagenspiegel
46	Anhang
62	WEITERE INFORMATIONEN
62	Bestätigungsvermerk
64	Bericht des Aufsichtsrats
66	Entsprechenserklärung
70	Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften
	Impressum

STADTPLAN 2014

GEPLANT. GETAN. FÜR HAMBURG.

Wir treiben den Wandel der Mobilitätskultur in Hamburg voran und wollen noch mehr Menschen zum Umsteigen auf Bus und U-Bahn bewegen. Für mehr Umwelt- und Ressourcenschutz und für mehr Lebensqualität in unserer Stadt. Die HOCHBAHN gestaltet die Zukunft, und die Hamburger fahren gut damit:



Stadtplan 2014: Barrierefreier Ausbau im Turbotempo.

2014 statten wir fünf weitere Haltestellen mit Aufzügen aus, erhöhen die Bahnsteige für einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg und erleichtern sehbehinderten Fahrgästen mit Leitsystemen den Zugang zur U-Bahn. Bereits bis Ende 2015 sollen im Rahmen des 2012 gestarteten „Liftprogramms“ 20 zusätzliche Haltestellen ohne Barrieren zugänglich sein. So kommen alle einfacher ans Ziel.

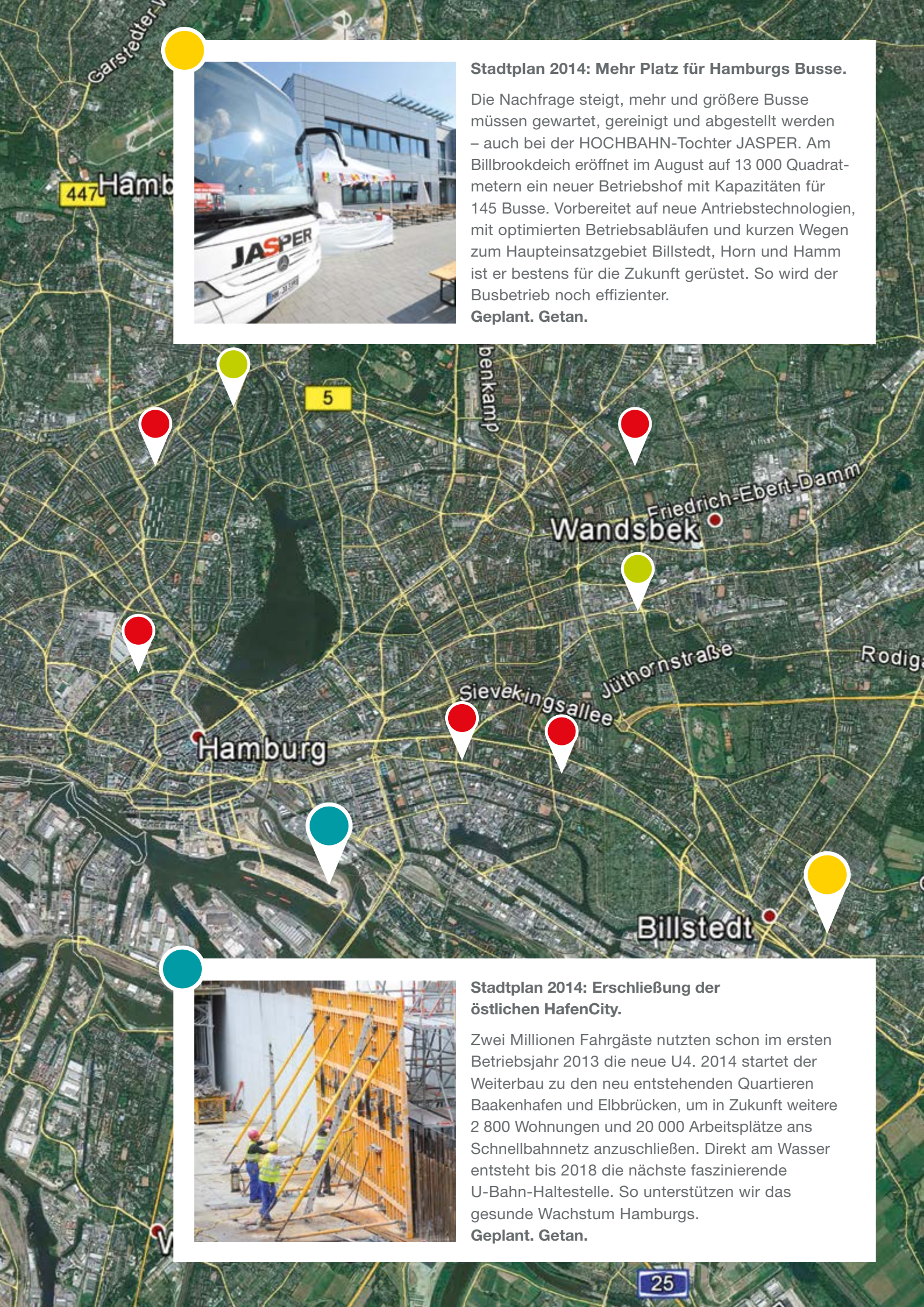
Geplant. Getan.



Stadtplan 2014: Mobilität ohne eigenes Auto etablieren.

Busse und Bahnen sind das Rückgrat, switchh bietet alles, was man darüber hinaus braucht, um in Hamburg flexibel mobil zu sein. 2014 eröffnen drei neue switchh Punkte. Bereits an sieben Schnellbahnstationen kann man jetzt besonders bequem auf Carsharing, Mietwagen oder Fahrräder umsteigen und immer öfter auf den eigenen Pkw verzichten. So wird Parkraum zu Lebensraum.

Geplant. Getan.



Stadtplan 2014: Mehr Platz für Hamburgs Busse.

Die Nachfrage steigt, mehr und größere Busse müssen gewartet, gereinigt und abgestellt werden – auch bei der HOCHBAHN-Tochter JASPER. Am Billbrookdeich eröffnet im August auf 13 000 Quadratmetern ein neuer Betriebshof mit Kapazitäten für 145 Busse. Vorbereitet auf neue Antriebstechnologien, mit optimierten Betriebsabläufen und kurzen Wegen zum Haupteinsatzgebiet Billstedt, Horn und Hamm ist er bestens für die Zukunft gerüstet. So wird der Busbetrieb noch effizienter.

Geplant. Getan.



Stadtplan 2014: Erschließung der östlichen HafenCity.

Zwei Millionen Fahrgäste nutzten schon im ersten Betriebsjahr 2013 die neue U4. 2014 startet der Weiterbau zu den neu entstehenden Quartieren Baakenhafen und Elbbrücken, um in Zukunft weitere 2 800 Wohnungen und 20 000 Arbeitsplätze ans Schnellbahnnetz anzuschließen. Direkt am Wasser entsteht bis 2018 die nächste faszinierende U-Bahn-Haltestelle. So unterstützen wir das gesunde Wachstum Hamburgs.

Geplant. Getan.

STADTPLAN 2014

GEPLANT. GETAN. FÜR HAMBURG.



Stadtplan 2014: Schnellere Marktreife emissionsfreier Busse.

Im Dezember startet die Innovationslinie 109. Mit wissenschaftlicher Begleitung testet die HOCHBAHN alle zurzeit relevanten alternativen Antriebstechnologien unter gleichen Rahmenbedingungen. Busfahrer und Fahrgäste bewerten, Experten vergleichen, Entwickler und Hersteller profitieren. Und Hamburg kommt dem ehrgeizigen Ziel, ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen, deutlich näher. So verbessern wir Hamburgs Umwelt- und Klimabilanz.

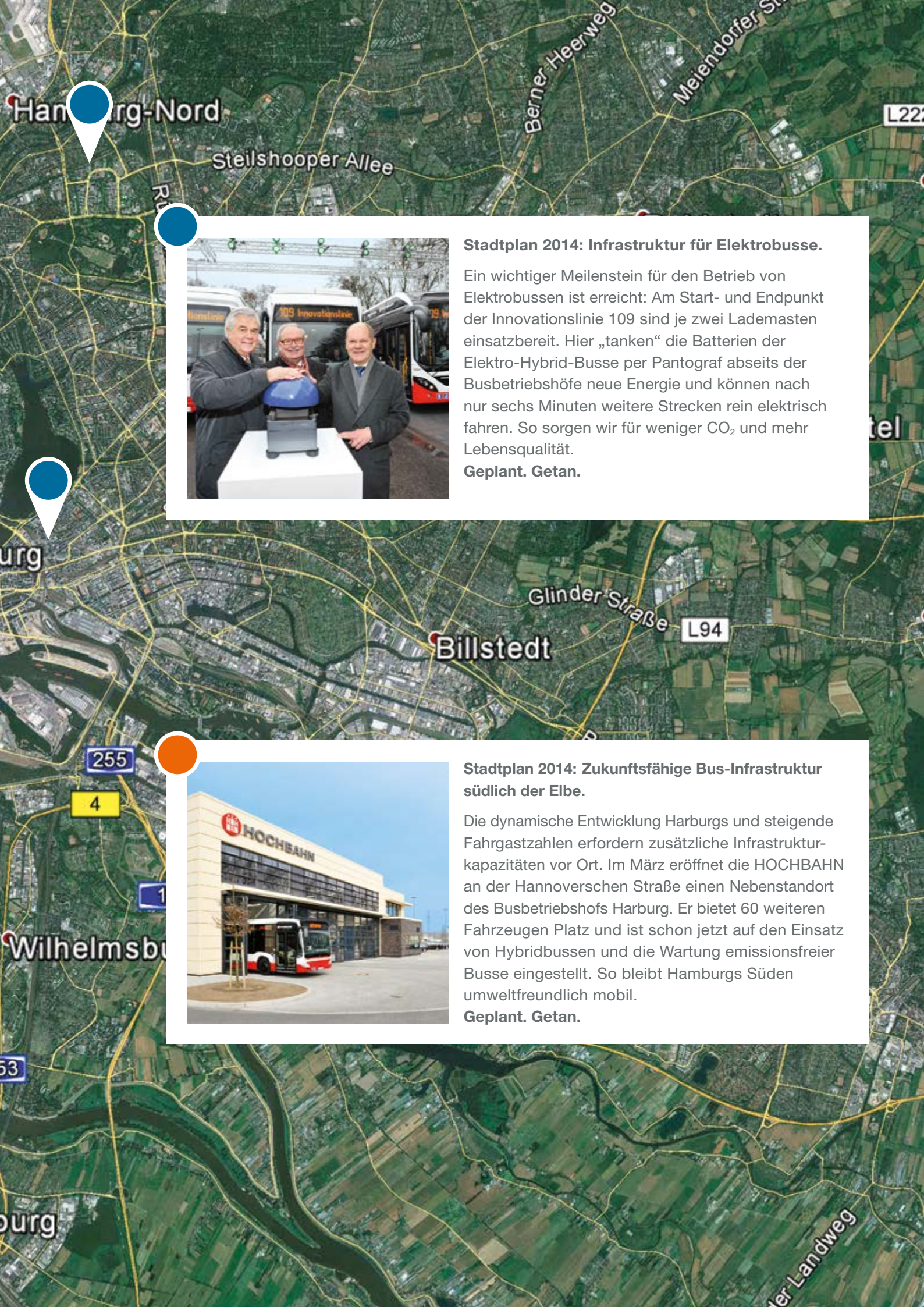
Geplant. Getan.



Stadtplan 2014: Aufstockung der „grünen“ Busflotte.

Wer auf den ÖPNV umsteigt, verursacht bis zu zwei Drittel weniger Emissionen als ein Pkw-Nutzer. Den Beitrag, den jeder Fahrgast für Hamburgs Klima leistet, will die HOCHBAHN noch steigern. Im Oktober nehmen 27 weitere Busse mit diesel-elektrischem Antrieb ihre Fahrt auf Hamburgs Straßen auf. Damit wächst die Busflotte mit innovativen Antriebstechnologien konzernweit auf insgesamt 65 Fahrzeuge an. So wird der Busverkehr noch umweltfreundlicher.

Geplant. Getan.



Hamburg-Nord

Steilshooper Allee

Berner Heerweg

Meindorfer Straße

L22



Stadtplan 2014: Infrastruktur für Elektrobusse.

Ein wichtiger Meilenstein für den Betrieb von Elektrobusen ist erreicht: Am Start- und Endpunkt der Innovationslinie 109 sind je zwei Lademasten einsatzbereit. Hier „tanken“ die Batterien der Elektro-Hybrid-Busse per Pantograf abseits der Busbetriebshöfe neue Energie und können nach nur sechs Minuten weitere Strecken rein elektrisch fahren. So sorgen wir für weniger CO₂ und mehr Lebensqualität.

Geplant. Getan.



urg

Glinder Straße

Billstedt

L94



Stadtplan 2014: Zukunftsfähige Bus-Infrastruktur südlich der Elbe.

Die dynamische Entwicklung Harburgs und steigende Fahrgastzahlen erfordern zusätzliche Infrastrukturkapazitäten vor Ort. Im März eröffnet die HOCHBAHN an der Hannoverschen Straße einen Nebenstandort des Busbetriebshofs Harburg. Er bietet 60 weiteren Fahrzeugen Platz und ist schon jetzt auf den Einsatz von Hybridbussen und die Wartung emissionsfreier Busse eingestellt. So bleibt Hamburgs Süden umweltfreundlich mobil.

Geplant. Getan.

255

4

1

Wilhelmsbu

53

burg

der Landweg

PROLOG DES AUFSICHTSRATSVORSITZENDEN



Frank Horch

Der ÖPNV ist das Rückgrat des öffentlichen Lebens, der Motor für eine erfolgreiche Wirtschaft und bildet die Grundlage für eine hohe Lebensqualität im urbanen Umfeld. Auch im Jahr 2014 konnte im HVV eine neue Bestmarke bei den Fahrgastzahlen erreicht werden: Über 738 Millionen Fahrgäste, fast 10 Millionen mehr als 2013, nutzten die Angebote von Bahnen, Bussen und Fähren. Fast die Hälfte der Nahverkehrsleistungen wird von der HOCHBAHN und ihren Tochtergesellschaften erbracht. Um die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Verkehrsangebotes zu gewährleisten, gehört dessen kontinuierliche Erweiterung zum Pflichtprogramm, das die HOCHBAHN auch im Jahr 2014 mit der gewohnten Professionalität absolviert hat. Die Anbindung der östlichen HafenCity an das Schnellbahnnetz schreitet voran. Der Baufortschritt der U4-Verlängerung ist täglich sichtbar. Die Anbindung der neu entstehenden Quartiere liegt dabei voll im Termin- und Kostenplan.

Das weitere Wachstum der Stadt erfordert eine darüber hinausgehende Erweiterung des Schienennetzes. Mit der U5 soll Hamburgs Mobilität auch in den kommenden Jahrzehnten gesichert werden. Dafür bedarf es hochkomplexer und solider Planungen, für die die HOCHBAHN ein erfahrener und kompetenter Partner ist.

Hamburg ist stolz darauf, beim Ausbau der Elektromobilität zu den führenden Städten in Deutschland zu gehören. Immer mehr Elektrofahrzeuge kommen im Wirtschaftsverkehr zum Einsatz, so auch bei der HOCHBAHN. Mit den U-Bahnen erbringt sie ohnehin bereits rund zwei Drittel ihrer Verkehrsleistungen mit elektrischem Antrieb. Als ein Vorreiter auf dem Gebiet der Elektromobilität verfolgt das Unternehmen zudem seit Jahren die Umstellung auf alternative Antriebe beim Bus. Dieser Kurs wird mit dem Systemvergleich der verschiedenen Antriebskonzepte im Praxisbetrieb auf der Linie 109 konsequent und erfahrbar für alle fortgesetzt. Ebenfalls deutlich sichtbar ist der Wandel in der Mobilitätskultur an mittlerweile sieben switchh Punkten, an denen der ÖPNV durch ergänzende Angebote den Verzicht auf die Nutzung des privaten Pkw erleichtert.

Bei all dem konnte sich Hamburg erneut darauf verlassen, dass die HOCHBAHN die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Auge behält. Trotz hoher Investitionen in die Zukunft des Hamburger Nahverkehrs wurde ein Kostendeckungsgrad von 90 Prozent erreicht, der in der Branche als beispielhaft gilt.



Frank Horch
Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
der Freien und Hansestadt Hamburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hamburger Hochbahn AG

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



Günter Elste

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,
Geschäftspartner und Freunde der HOCHBAHN,

auch im vergangenen Jahr konnte die HOCHBAHN ihre Fahrgastzahlen erneut steigern. Laut aktueller Prognose haben wir über 438 Millionen Fahrgäste an ihr Ziel gebracht. Die erneute Steigerung um 0,6 Prozent ist angesichts einiger eher ungünstiger Einflussfaktoren eine äußerst positive Entwicklung. Die milden Winter und die sinkenden Kraftstoffpreise etwa gaben weniger Beschäftigten Anlass, Bus und Bahn anstelle des eigenen Autos zu benutzen. Mit dem Kirchentag 2013 vergleichbare Großveranstaltungen fanden im Berichtsjahr nicht statt, und auch ein eigentlich erfreulicher Trend ist spürbar für uns: die steigende Begeisterung für das Fahrradfahren in Hamburg.

Dass trotzdem für immer mehr Menschen Busse und Bahnen zur ersten Wahl werden, ist der beste Beleg für einen kundenorientierten, attraktiven Nahverkehr. Unser Angebot haben wir auch im vergangenen Jahr wieder erweitert und die Attraktivität besonders durch den beschleunigten barrierefreien Ausbau unserer U-Bahn-Haltestellen noch einmal deutlich erhöht. Auch der stetige Zulauf unserer neuen U-Bahn-Fahrzeuge, die immer häufiger im Stadtbild auftauchen, und die Eröffnung weiterer switchh Punkte machen die Weiterentwicklung der Mobilität in unserer Stadt für jedermann sichtbar.

Die steigende Nachfrage spiegelt nicht nur die Zufriedenheit der Hamburgerinnen und Hamburger mit ihrem Nahverkehr wider, sondern auch das erfreuliche, nachhaltige Wachstum von Wirtschaft, Beschäftigung und Einwohnerzahlen in unserer Stadt. Darauf kann

Hamburg stolz sein, steht so aber auch vor einer großen Herausforderung. Denn während die Ansprüche an die Mobilität steigen, wächst der verfügbare Straßenraum nicht mit. Mobilität wird immer mehr zu einem zentralen Faktor für die städtische Entwicklung. Der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV ist gut für die Umwelt, erhöht die Attraktivität des urbanen Lebens und entlastet die Straßen zugunsten des Wirtschaftsverkehrs. Als Voraussetzung muss das Angebot stimmen: ausreichende Kapazitäten, Verlässlichkeit, Schnelligkeit und Komfort. Mit dem Bekenntnis zum vorausschauenden weiteren Ausbau des Hamburger Nahverkehrs hat die Freie und Hansestadt Hamburg ein klares Zeichen gesetzt, dass dies auch für die nächsten Jahrzehnte gelten muss.

Die Schnellbahnen sind Rückgrat des ÖPNV-Angebots in unserer Stadt. Die konkreten Planungen zur Erweiterung des bestehenden U-Bahn-Netzes und zum Bau einer neuen Linie U5 sind angelaufen: Noch vor 2020 sollen eine neue Haltestelle Oldenfelde auf der U1 fertiggestellt sein und die Bauarbeiten zur Verlängerung der U4 in die Horner Geest beginnen. Ein Baubeginn der U5 Anfang des kommenden Jahrzehnts ist ebenso machbar wie die Inbetriebnahme eines ersten Abschnitts in der Mitte der 2020er-Jahre. Unter optimalen Bedingungen könnte die komplette Linie U5 in der ersten Hälfte der 2030er-Jahre ihren Betrieb aufnehmen. Um den Fahrgastzahlensteigerungen gerecht zu werden, die die nachfragestarken MetroBus-Linien bereits heute an ihre Grenzen bringen, wird in der Zwischenzeit weiter an der Optimierung des Bussystems gearbeitet. So sichert die HOCHBAHN auch in Zukunft die kundengerechte und umweltschonende Mobilität unserer Stadt.

Entscheidend für die Lebensqualität in jeder Großstadt ist auch die nachhaltige Vermeidung von Abgasen und Lärm. Dem Ziel und dem politischen Willen, gemeinsam mit den Herstellern emissionsfreie Busantriebe bis 2020 zur Marktreife weiterzuentwickeln, sind wir im Berichtsjahr einen entscheidenden Schritt näher gekommen. Im Dezember ging Europas erste Innovationslinie an den Start. Auf der Linie 109 testen wir alle zurzeit relevanten alternativen Bus-Antriebstechnologien unter gleichen Rahmenbedingungen im täglichen Betrieb. Das schafft Transparenz über die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Lösungen und wichtige Erkenntnisse zu deren weiterer Optimierung. Unsere Fahrgäste sind hautnah dabei und erleben mit, dass an der Zukunft konkret gearbeitet wird.

Die Rückendeckung der Freien und Hansestadt bei all diesen Herausforderungen ist ausschlaggebend dafür, dass wir den Kostendeckungsgrad mit 90 Prozent auf höchstem Niveau halten konnten – und damit unseren Spitzenplatz im nationalen und internationalen Vergleich. Im Namen des Vorstands bedanke ich mich ausdrücklich für das in uns gesetzte Vertrauen und die vielfältige Unterstützung. Vielen Dank an unseren Aufsichtsrat, die Politik und Verwaltung, die Arbeitnehmervertreter, das Management und die Hochbahnerinnen und Hochbahner, die mit ihrem hohen Engagement 2014 wiederum zu einem Jahr gemacht haben, auf das wir alle gemeinsam stolz und zufrieden zurückschauen können!

Ihr



Günter Elste
Vorstandsvorsitzender

DER VORSTAND





GÜNTER ELSTE

Seit 1996 steht Günter Elste als Vorstandsvorsitzender an der Spitze der Hamburger Hochbahn AG. Unter seiner Leitung hat sich das Unternehmen als einer der Branchenführer etabliert und gilt als Synonym für richtungs- und zukunftsweisende Entwicklungen. Davon profitieren auch die Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Von 2003 bis 2009 war Elste Präsident des Branchenverbands, 2010 wurde er zum Ehrenpräsidenten ernannt.



ULRIKE RIEDEL

Im Jahr 2009 kam Ulrike Riedel als Vorstand Personal und Zentrale Dienstleistungen zur Hamburger Hochbahn AG. Nach ihrem Einstieg ins Berufsleben bei der Jil Sander AG war sie zunächst erfolgreich in der Luftfahrt-Branche tätig: Die Diplom-Kauffrau arbeitete in leitenden Positionen bei der Flughafen Hamburg GmbH und fungierte ab 2007 zwei Jahre lang als Geschäftsführerin der AHS Aviation Handling Services GmbH. Seit Juli 2014 verantwortet sie das zusammengeführte Ressort Personal und Betrieb.



HELMUT KÖNIG

Seit 2010 verantwortet Helmut König bei der Hamburger Hochbahn AG das Vorstandsressort Finanzen. Als Finanzvorstand war der Diplom-Kaufmann zuvor auch bei der Münchner EPCOS AG tätig, nachdem er verschiedene kaufmännische Leitungsfunktionen bei Panasonic AVC Networks Germany sowie die Geschäftsführung des Panasonic-Werks in Peine und einer slowakischen Tochtergesellschaft innehatte.



JENS-GÜNTER LANG

Jens-Günter Lang ist bereits seit 1995 für den HOCHBAHN-Konzern tätig. In den vergangenen 15 Jahren war er als Prokurist und Bereichsleiter für die Infrastruktur und die großen Bauprojekte der HOCHBAHN sowie als Geschäftsführer für die P+R-Betriebsgesellschaft verantwortlich. Der studierte Maschinenbauingenieur absolvierte nach seinem Studium ein Traineeprogramm im Unilever-Konzern, bevor er fünf Jahre für die Deutsche Airbus in der Werks- und Anlagenplanung tätig war. Seit Januar 2014 gehört er dem Vorstand der HOCHBAHN an und verantwortet dort das Ressort Technik.

LAGEBERICHT

17	1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS
17	1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens
18	1.2 Ziele und Strategien
20	1.3 Forschung und Entwicklung
22	2. WIRTSCHAFTSBERICHT
22	2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
23	2.2 Geschäftsverlauf
26	2.3 Lage
26	2.3.1 Ertragslage
28	2.3.2 Finanzlage
30	2.3.3 Vermögenslage
31	2.4 Mitarbeiter der HOCHBAHN
32	3. NACHTRAGSBERICHT
32	4. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT
32	4.1 Prognosebericht
36	4.2 Risiko- und Chancenbericht

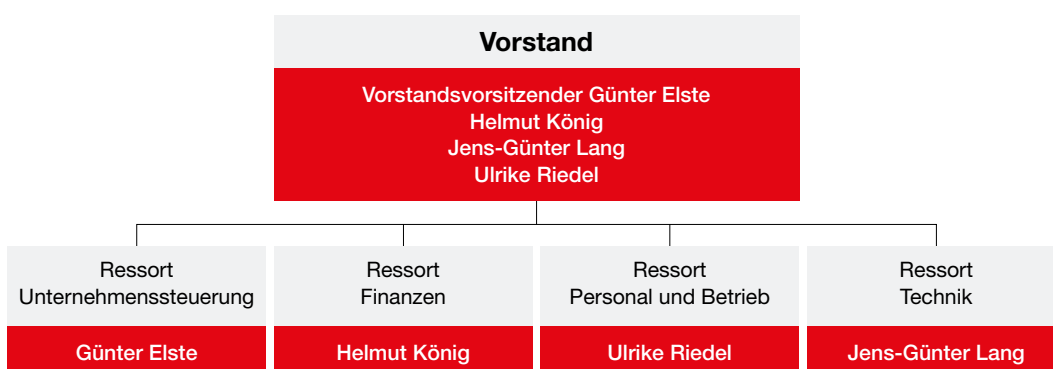
1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist eines der führenden Nahverkehrsunternehmen, gemessen an den Fahrgastzahlen das zweitgrößte in Deutschland. Auf vier U-Bahn-, mehr als 100 Bus- und mehreren Fährlinien nutzen rund 1,2 Mio. Fahrgäste täglich die Verkehrsmittel der HOCHBAHN und ihrer Töchter. Damit erbringt sie etwa die Hälfte der gesamten Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Mit nahezu 4.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört das Unternehmen zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat mit Datum vom 24. November 2009 die Betrauung der HOCHBAHN mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei der Erbringung von Linienverkehren mit Bussen und U-Bahnen in Hamburg bestätigt. Die Betrauung für den Linienverkehr mit Bussen wurde bis zum Jahr 2019 erteilt, die für den Linienverkehr mit U-Bahnen bis zum Jahr 2031.

Die HOCHBAHN stellt gemeinsam mit ihren zahlreichen Tochter- und Beteiligungsunternehmen, u. a. im Fahrzeuginstandhaltungs-, Sicherheits- sowie Reinigungsbereich, einen wesentlichen Teil der Mobilität in der Freien und Hansestadt Hamburg sicher. Über das 51-prozentige Tochterunternehmen BeNEX GmbH, Hamburg, ist die HOCHBAHN zudem deutschlandweit außerhalb Hamburgs auf dem Markt des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) tätig.

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 war das Unternehmen vom 1. Januar bis 30. Juni 2014 in fünf Ressorts gegliedert, die sich nach dem Ausscheiden von Herrn Sieg (Vorstand Ressort Betrieb) zum 1. Juli 2014 auf vier Ressorts mit neuem Zuschnitt reduziert haben.



Das Kerngeschäft der HOCHBAHN stellen die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb im Hamburger Stadtgebiet dar. Gemeinsam mit den Bereichen Personal und Arbeitssicherheit, Umwelt- und Brandschutz bilden sie das Ressort Personal und Betrieb.

Dem vom Vorstandsvorsitzenden geführten Ressort Unternehmenssteuerung gehören die Bereiche Unternehmenssteuerung und Systementwicklung, Marketing und Kommunikation, Presse und interne Kommunikation sowie Konzernintegration und Revision an.

Die Bereiche Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft bilden das Ressort Finanzen.

Dem Ressort Technik gehören die Bereiche Projektbau und Bahnanlagen, Infrastruktur sowie Schienenfahrzeuge an.

Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen ist die HOCHBAHN als Instrument der Senatspolitik im Wesentlichen abhängig von den politischen Entscheidungen zur Ausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Freien und Hansestadt Hamburg.

Wesentlicher Treiber für die positive Unternehmensentwicklung waren die im Bundesvergleich überdurchschnittlich gestiegenen Fahrgastzahlen der letzten Jahre. Die HOCHBAHN ist auf weiteres Wachstum ausgerichtet.

Wichtige Projekte im Berichtsjahr 2014 waren die weitere Auslieferung und der Einsatz von Fahrzeugen der neuen U-Bahn-Generation DT5 im Linienbetrieb, die Erprobung von neuen innovativen Antrieben im Busbetrieb, insbesondere ab Dezember auf der Innovationslinie 109, die Fortführung der Baumaßnahmen des beschleunigten barrierefreien Ausbaus von U-Bahn-Haltestellen und die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis an die Elbbrücken.

1.2 Ziele und Strategien

Die HOCHBAHN greift mit der Unternehmensstrategie HOCHBAHN 2030 und der dazugehörigen Vision „Intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft“ den Wandel der Mobilitätskultur auf und entwickelt ein ganzheitliches, integriertes Angebot für eine zukunftsfähige Mobilität. Für die unternehmerische Umsetzung dieser Vision hat sich die HOCHBAHN klare Ziele gesetzt. Die übergeordnete Zielsetzung ist die Steigerung der Fahrgastzahlen. Zur Erreichung dieses Hauptziels hat die HOCHBAHN sechs Handlungsfelder mit entsprechenden Zielsetzungen definiert.

Garant für leistungsstarken ÖPNV

Eine vorausschauende Anpassung der Kapazitäten ist notwendig, um die heutige Qualität der Fahrten mit der HOCHBAHN auch in den kommenden Jahren zu sichern. Neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge sind die Anbindung neuer Quartiere an den ÖPNV sowie die Erweiterung des schienengebundenen Netzes von großer Bedeutung.

Arrangeur komplementärer Mobilität

Die Mobilitätskultur verändert sich, die Bedeutung eines eigenen Pkw nimmt in modernen Großstädten wie Hamburg tendenziell ab. Sofern ein attraktives Gesamtangebot der Mobilität vorhanden ist, fällt der Verzicht auf den eigenen Pkw leicht. Die Steuerung, Koordination und Vermarktung multimodaler Verkehrsangebote dienen der Stärkung des Kerngeschäftes. Dieses erweiterte Verkehrsangebot setzt die HOCHBAHN gemeinsam mit Partnern unter der Marke switchh um. Mittlerweile bieten insgesamt sieben switchh Punkte den Hamburgerinnen und Hamburgern Zugang zu multimodaler Mobilität. Nach einer zweijährigen Pilotphase ist für das Jahr 2015 die Marktöffnung von switchh geplant, um weiteren Partnern die Möglichkeit zu bieten, gemeinsam mit der HOCHBAHN die Mobilitätskultur in Hamburg zu verändern.

Treiber für Umwelt- und Ressourcenschutz

Die HOCHBAHN ist ein wichtiges Instrument des Hamburger Senats zur Realisierung der ambitionierten Klimaschutzziele der Stadt. Durch neue Antriebstechnologien und technischen Fortschritt steigert die HOCHBAHN die ökologische Effizienz der ÖPNV-Verkehrsmittel. Zur Erreichung des ambitionierten Ziels, im Busbereich ab dem Jahr 2020 keine Beschaffung mit konventionellen Antrieben mehr zu tätigen, wurde im Dezember 2014 die Innovationslinie 109 gestartet. Dabei handelt es sich um die europaweit erste Linie, auf der verschiedene innovative Antriebstechnologien im direkten Vergleich unter wissenschaftlicher Begleitung und Auswertung erprobt werden.

Effizienter Mobilitätsdienstleister

Mit der Gewährleistung eines leistungsstarken ÖPNV ist auch ein hoher Investitionsbedarf verbunden. Gleichzeitig ist der Kostendruck der Stadt Hamburg als Gesellschafterin eine entscheidende Einflussgröße. Anspruchsvolle Effizienzkriterien beim ÖPNV-Ausbau und die Prüfung weiterer Finanzierungsansätze tragen dazu bei, das Ziel der Fahrgastzahlensteigerung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verfolgen.

Interner Betreiber mit höchster Wettbewerbsfähigkeit

Zur Erlangung einer Direktvergabe von konzessionierten Leistungen ist es notwendig, dass sich die HOCHBAHN stets als ein effizientes und gut wirtschaftendes Unternehmen beweist und damit als Hamburg-interner Betreiber mit höchster Wettbewerbsfähigkeit gilt.

Bevorzugter Arbeitgeber

Für die Erreichung dieser gesteckten Ziele benötigt die HOCHBAHN gut qualifizierte und motivierte Mitarbeiter. Um eine langfristige Mitarbeiterbindung zu erzielen, muss die Arbeitgeberattraktivität weiter gefördert werden. Ansatzpunkte dafür sind die Weiterentwicklung von Arbeitszeit- und Vergütungsmodellen, attraktive Entwicklungsperspektiven und eine Arbeitsatmosphäre, in der sich Mitarbeiter wohl fühlen und gute Leistungen erbringen können.

1.3 Forschung und Entwicklung

Bei der Elektromobilität gehört Hamburg weiter zu den führenden Städten in Deutschland. Dies gilt sowohl für den quantitativen Ausbau mit inzwischen über 1.000 Elektro-Pkw im Wirtschaftsverkehr als auch im Hinblick auf die klaren Klimaschutzvorgaben durch den Hamburger Senat und deren konsequente Umsetzung. Eine bundesweit als richtungsweisend angesehene Entscheidung ist u. a. die Vorgabe, dass die Busverkehrsunternehmen ab dem Jahr 2020 nur noch emissionsfreie Busse beschaffen dürfen.

Die kontinuierliche Verbesserung ihrer Energiebilanz bei gleichzeitiger Steigerung der Attraktivität ihres Angebotes ist für die HOCHBAHN Anforderung und Ansporn zugleich. Die U-Bahn erbringt etwa zwei Drittel der Verkehrsleistung des Unternehmens und ist bereits komplett emissionsfrei. Wegen der anhaltend hohen im Strompreis enthaltenen Steuern und Abgaben zahlen sich die regelmäßigen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz im Betrieb und zur Reduzierung des Stromverbrauchs von Anlagen und Fahrzeugen auch unmittelbar aus. Im Gegensatz dazu sind die Preise für fossile Kraftstoffe, wie Diesel für Busse, im Berichtsjahr auf einen neuen langjährigen Tiefstand gefallen. Das derzeit niedrige Preis- bzw. Kostenniveau kann zwar noch einige Zeit relevant bleiben. Dennoch ist die Erprobung und gemeinsame Weiterentwicklung innovativer klimaschonender Busantriebe mit den Herstellern für die HOCHBAHN unverändert eine wichtige Aufgabe – nicht nur wegen des politischen Auftrags zur Umstellung der Busflotte ab dem Jahr 2020. Sie dient auch der mittelfristigen Vermeidung von Risiken aus der Endlichkeit fossiler Ressourcen und der rechtzeitigen Bereitstellung von geeigneter Infrastruktur und fachlicher Expertise für die Versorgung der künftigen Busse. Vor dem Hintergrund der vom Weltklimarat ermittelten weltweiten Emissionsobergrenze und des dringlichen Appells, diese zur Verhinderung einer Erderwärmung über 2 Grad Celsius einzuhalten, leistet die HOCHBAHN damit auch einen Beitrag zu diesem lebenswichtigen Ziel.

Für die Busersteller ist die HOCHBAHN ein gefragter Partner bei der praktischen Erprobung und technischen Optimierung innovativer Busse verschiedener Antriebsformen. Aktuell sind im HOCHBAHN-Konzern 61 Dieselhybridbusse im Einsatz. Dabei handelt es sich überwiegend um Busse mit einem parallelen Hybridantrieb. Diese zeigen inzwischen eine Einsatzreife, die weitgehend der von Dieselbussen entspricht, die aber im Vergleich dazu durchschnittliche Kraftstoffeinsparungen von etwa 20 % erzielen. Seit Dezember 2014 werden in einem nächsten Entwicklungsschritt die ersten drei Busse erprobt, die mit einem Anschluss für eine externe Stromversorgung ausgestattet sind. Ziel ist es, auch längere Strecken vollständig auf Basis elektrischer Energie fahren zu können. Die Stromversorgung dieser sogenannten Plug-in-Busse erfolgt zum einen während des Betriebes durch eigene Ladestationen an den Endhaltestellen sowie zum anderen über Nacht auf dem Betriebshof. Wie die Dieselhybridbusse werden auch die Plug-in-Busse auf der Innovationslinie 109 eingesetzt, die mit einer Streckenlänge von knapp zehn Kilometern somit weitgehend elektrisch bedient werden kann.

Auf der Innovationslinie 109 werden die künftigen Einsatzpotenziale der verschiedenen Antriebe ermittelt und nach technischen und wirtschaftlichen Kriterien bewertet. Da ein

solcher Systemvergleich bislang einmalig ist, entwickelt die HOCHBAHN gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (Fraunhofer IVI) ein eigenes Evaluationstool. Die Ergebnisse des Testbetriebes sollen auch anderen Interessenten, wie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), zur Verfügung stehen und können bei Systementscheidungen anderer Verkehrsunternehmen genutzt werden.

Außer den Hybrid- und Plug-in-Bussen, die auch über einen Dieselmotor verfügen, erprobt die HOCHBAHN auch rein elektrische Busse. Ergänzend zu den kontinuierlich weiter optimierten vier Brennstoffzellenhybridbussen kommen weltweit erstmalig auch zwei Batteriebusse mit einer Brennstoffzelle zur Verlängerung der Reichweite (Range-Extender) zum Einsatz. Die HOCHBAHN plant, die Fahrzeugflotte nach der Testphase voraussichtlich ab dem Jahr 2016 um die ersten reinen Batteriebusse zu ergänzen.

Die Versorgung einer ab dem Jahr 2020 wachsenden Flotte von Elektrobussen mit Strom und/oder Wasserstoff bildet einen Schwerpunkt bei der Planung des neuen Busbetriebshofes Gleisdreieck. Im Rahmen der Bauleitplanung wurden bereits Vorprüfungen eingeleitet, die weitgehend sicherstellen, dass künftig ausreichend Wasserstoff gelagert bzw. vor Ort hergestellt werden kann. Im Jahr 2015 soll je ein Konzept für die Erzeugung und die Anlieferung von Wasserstoff weiter konkretisiert werden.

Neben den Fahrzeugen wird auch die Infrastruktur für die Energieversorgung der Busse weiterentwickelt, wobei die bestehende Wasserstofftankstelle für die Busse in der Hafencity bereits heute eine hohe Verfügbarkeit erreicht. Hinsichtlich der Ladeeinrichtungen für Batterie- und Plug-in-Busse sind wichtige Parameter für eine potenzielle Erweiterung auf andere Linien oder Teilnetze zukünftig noch abzuleiten. Dazu gehören u. a. die benötigte Anzahl der Ladestationen in Abhängigkeit von der künftigen Energiedichte und Ladekapazität der Hochleistungsbatterien sowie der Flächenbedarf je Ladestation. Zur Bewertung des Aufbaus einer dezentralen Ladeinfrastruktur von Elektrobussen führt die HOCHBAHN eine gemeinsame Studie mit dem Fraunhofer IVI durch. Erste Ergebnisse werden für den Herbst 2015 erwartet.

Neben den Bussen mit innovativen Antrieben leisten auch die Dieselbusse wesentliche Beiträge zur Verbesserung der Luftqualität in Hamburg. Per Dezember 2014 beträgt der Anteil der Busse mit einem Abgasnachbehandlungssystem entsprechend der Abgasnorm EURO-5 bzw. besser bereits 74,5 %. Ab dem Jahr 2015 werden nur noch Busse der weiter reduzierten Abgasnorm EURO-6 beschafft. Die Emissionsraten von Stickoxid und Feinstaub werden somit kontinuierlich und dauerhaft weiter reduziert.

Im U-Bahn-System wurde im Jahr 2014, nach zweijähriger Vorbereitung zur technischen Umsetzbarkeit, das geänderte Verfahren zur Beschleunigung der Zugabfertigung betrieblich etabliert. Die mit dem Projekt angestrebten positiven Auswirkungen auf Pünktlichkeit sowie Akzeptanz bei den Fahrgästen haben sich bestätigt. Der nächste Schritt besteht nunmehr in der Verifizierung der energetischen Effektivität auf Basis eines langfristigen Betrachtungszeitraumes.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

a) Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die HOCHBAHN kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2014 zurückblicken, es konnte entsprechend der übergeordneten strategischen Zielsetzung erneut ein Wachstum bei den Fahrgastzahlen erzielt werden. Zusätzliche Kunden konnten aufgrund des ausgeweiteten qualitativen und quantitativen Angebots der HOCHBAHN sowie dank der günstigen Entwicklung weiterer Rahmenbedingungen, u. a. der positiven Bevölkerungsentwicklung, gewonnen werden.

Auch die Hamburger Wirtschaft erwies sich im schwierigen internationalen Umfeld als vergleichsweise robust. Im ersten Halbjahr 2014 stieg das nominale Hamburger Bruttoinlandsprodukt um 2,7 %. Nach Bereinigung der Preisveränderungen ergab sich ein reales Wirtschaftswachstum von 0,7 %. Im Vorjahr verlief das Wachstum etwa gleich stark. Im Vergleich zu den beiden Vorjahren, in denen das Hamburger Wirtschaftswachstum stärker anstieg als im Bundesdurchschnitt, konnte dies im Jahr 2014 nicht gehalten werden. Im ersten Halbjahr 2014 blieb das reale Wachstum in Hamburg um 1,0 Prozentpunkte unterhalb des Bundesdurchschnitts von +1,7 %.¹⁾ Das bundesdurchschnittliche Wirtschaftswachstum lag für das Gesamtjahr 2014 bei 1,6 %.²⁾ Die Situation am Hamburger Arbeitsmarkt verbesserte sich im Berichtsjahr. Die Arbeitslosenquote sank im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Prozentpunkte und wies im Dezember 2014 einen Wert von insgesamt 7,2 % auf.³⁾ Im ersten Halbjahr 2014 betrug die Bevölkerungszahl der Freien und Hansestadt Hamburg 1.748.915⁴⁾ und wuchs somit um 0,15 % gegenüber dem Vorjahr. Der Pkw-Bestand in Hamburg ist ebenfalls von 742.320 Fahrzeugen im Jahr 2013⁵⁾ auf 750.510 Pkw im Jahr 2014⁶⁾ angestiegen (+1,1 %).

b) Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Wachstumsbranche öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im vergangenen Jahr stiegen die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland erneut an. Mit rechnerisch über 9,95 Mrd. Personen nutzten im Berichtsjahr 0,6 % mehr Fahrgäste den ÖPNV als im Jahr 2013. Die Steigerung der Fahrgastzahlen war auf die Anstiege in den Bereichen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Höhe von 1,5 % und des Verkehrs mit städtischen Bahnsystemen zurückzuführen. Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) erreichte eine Fahrgastzahlensteigerung in Höhe von 0,4 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen um 3 % auf insgesamt 11,4 Mrd. € und die Verkehrsleistung erhöhte sich um 0,1 % auf 93,3 Mrd. Personen-Kilometer.

¹⁾ http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Presseinformationen/SI14_165.pdf (abgerufen am 06.02.2015)

²⁾ <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesamtwirtschaftUmwelt/VGR/Inlandsprodukt/Tabellen/Gesamtwirtschaft.html> (abgerufen am 09.03.2015)

³⁾ http://www.arbeitsagentur.de/web/wcm/idc/groups/public/documents/webdatei/mdaw/mta2/~edisp/16019022dstbai436396.pdf?_ba.sid=L6019022DSTBAI436399 (abgerufen am 06.02.2015)

⁴⁾ <http://www.statistik-nord.de/daten/bevoelkerung-und-gebiet/monatszahlen/?inputTree%5B%5D=c%3A2&prevInputTree%5B%5D=c%3A2&inputTree%5B%5D=t%3A1&prevInputTree%5B%5D=t%3A1&filter%5Blocations%5D%5B%5D=2&filter%5BAdditionalTopics%5D%5B%5D=2&filter%5BstartYear%5D=2011> (abgerufen am 06.02.2015)

⁵⁾ http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2013/2013_b_fzkl_eckdaten_absolut.html?nn=793846 (abgerufen am 06.02.2015)

⁶⁾ http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2014_b_fzkl_eckdaten_absolut.html?nn=652402 (abgerufen am 06.02.2015)

Vorläufige Statistiken

ÖPNV-Fahrgastzahlen lt. Statistik des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Veränderung zum Vorjahr

	2014 ¹⁾	2013	2012
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) ÖPNV gesamt	9.954	9.895	9.747
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,6	1,5	1,2
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) SPNV	2.019	1.989	1.943
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,5	2,4	2,0
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) ÖSPV	7.935	7.906	7.804
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,4	1,3	1,0

¹⁾ Bei den Werten für das Jahr 2014 handelt es sich um vorläufige Angaben, die auf Hochrechnungen der ersten drei Quartale beruhen.

2.2 Geschäftsverlauf

Während deutschlandweit mehrere Verkehrsverbünde einen Trend zum Rückgang der Fahrgastzahlen vermelden, konnte im Verbundgebiet des HVV auch 2014 eine positive Entwicklung der Nachfrage verzeichnet werden. Dabei wurden die Steigerungsraten der Vorjahre allerdings nicht erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr wird von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 1,0 %¹⁾ ausgegangen.

Die im Vergleich zu 2013 geringere Anzahl von einmaligen Großveranstaltungen, die sinkenden Kraftstoffpreise sowie Wettereinflüsse und der zunehmende Fahrradverkehr waren 2014 die wesentlichen Ursachen für den noch vorhandenen, aber geringer als erwartet ausgefallenen Anstieg der Nutzerzahlen.

Die HOCHBAHN geht für das Jahr 2014 von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 0,6 % aus, auf über 438 Mio. Personen (inklusive Umsteiger)¹⁾. Dabei dürfte sowohl im Bereich U-Bahn trotz ähnlich umfangreicher Bauarbeiten wie im Vorjahr (weiterer barrierefreier Ausbau von Haltestellen und längerfristige Gleisbaumaßnahmen zwischen den Haltestellen Horner Rennbahn und Billstedt) als auch im Bereich Bus trotz der Erschwernisse durch die Bauarbeiten für das Projekt Busoptimierung eine parallele Erhöhung um jeweils 0,6 % erzielt worden sein.

Im HVV konnten die Verkehrseinnahmen des Jahres 2014 um voraussichtlich 3,8 %¹⁾ gesteigert werden. Sie lagen somit erneut über der durch die Tarifierung vom Januar 2014 von +3,2 % bedingten Steigerung. Zugelegt haben vor allem die Verkäufe der sogenannten Allgemeinen Zeitkarten. Zuwächse beim Semesterticket konnten dabei die Rückgänge im Umland-Schülerverkehr kompensieren. Die HOCHBAHN erwartet auf Basis bisher vorliegender Daten eine zum HVV vergleichbare Einnahmesteigerung in Höhe von 3,8 %¹⁾.

¹⁾ vorläufige Zahlen

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2014 ¹⁾	2013 ¹⁾	2012
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	219.341	218.032	214.810
Bus	218.668	217.364	214.152
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	438.009	435.396	428.962
Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste) ²⁾	372.307	370.087	364.618
Personen-Kilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.309.464	1.301.654	1.282.418
Bus	680.288	676.231	666.237
Gesamtbetrieb	1.989.752	1.977.885	1.948.655

¹⁾ 2014 und 2013: vorläufige Zahlen

²⁾ In der Zeile „Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste)“ sind Umsteiger zwischen Bus und U-Bahn lediglich einmal erfasst.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2014	2013	2012
Nutzwagenkilometer ¹⁾ (Tsd. km)	86.867	85.420	82.658
Nutzplatzkilometer ^{1),2)} (Mio. km)	8.432	8.305	8.073
Streckenlänge ¹⁾ (km)	104,4	104,4	104,4
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ¹⁾	91	91	91
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	33,3	33,2	33,1

¹⁾ inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

²⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2014	2013	2012
Nutzwagenkilometer (Tsd. km)	48.744	48.572	47.664
Nutzplatzkilometer ¹⁾ (Mio. km)	3.645	3.576	3.496
Streckenlänge ²⁾ (km)	927,5	927,1	922,5
Anzahl der Linien ²⁾	111	111	111
Anzahl der Haltestellen	1.321	1.317	1.314
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,8	19,0	19,1

¹⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

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

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2014		2013		2012	
Typ	Baujahre	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 ¹⁾	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	32	16	32	16	32	16
DT3	1968–71	207	69	207	69	207	69
DT4 ²⁾	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2014	69	23	24	8	12	4
Gesamtbestand²⁾	Anzahl	818	237	773	222	761	218
	Plätze³⁾		77.366		73.203		72.230
Betriebsfähiger Bestand		805	232	764	218	752	214

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

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

³⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

Bus	2014	2013	2012
Stadt- u. Schnellbusse ^{1), 2)}	490	502	486
Gelenkbusse ^{1), 2)}	254	240	206
Doppelgelenkbusse ^{1), 2)}	26	26	26
Dieselhybridgelenkbusse ¹⁾	20	5	5
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹⁾	2	0	0
Brennstoffzellen-/Hybrid-/Plug-in-Busse ¹⁾	11	4	4
Kleinbusse/Großtaxen	0	0	1
Gesamtbestand			
Anzahl²⁾	803	777	728
Plätze^{2), 3)}	65.548	61.163	56.636

¹⁾ Niederflrbusse

²⁾ ohne angemietete Fahrzeuge (2014: 3 Stadt-, 3 Gelenk- und 2 Dieselhybrid-Doppelgelenkbusse)

³⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die HOCHBAHN weist für das Geschäftsjahr 2014 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 55,4 Mio. € und einen Kostendeckungsgrad von 90,0 % aus. Damit fiel der Jahresfehlbetrag wesentlich geringer aus als geplant und der geplante Kostendeckungsgrad wurde deutlich übertroffen. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich nachstehende Veränderungen:

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN sind im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Mio. € auf 383,6 Mio. € gesunken. Die Mindereinnahmen ergaben sich im Wesentlichen aus der Anpassung des HOCHBAHN-Anteilssatzes an den HVV-Einnahmen des Vorjahres von 49,19 % auf 48,60 %, der auch für den aktuellen Berichtszeitraum zum Ansatz kommt. Im Vergleich dazu stiegen die sonstigen Umsatzerlöse um 12,4 % gegenüber dem Vorjahr auf 25,8 Mio. €. Dieser Anstieg resultierte hauptsächlich aus höheren Einnahmen aus der Vermietung von Omnibussen im Rahmen des Bus-Full-Service-Vertrages mit der FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH sowie aus der Erbringung von Ersatzverkehren.

Die aktivierten Eigenleistungen wiesen für das Geschäftsjahr 2014 einen Wert in Höhe von 15,4 Mio. € aus und lagen damit leicht unter dem Vorjahreswert von 16,2 Mio. €. Die Erträge aus Zuschüssen für das Jahr 2014 bewegten sich mit einem Wert von 4,7 Mio. € auf Vorjahresniveau. Die sonstigen Erträge in Höhe von 39,4 Mio. € überstiegen den Vorjahreswert in Höhe von 37,6 Mio. € um 1,8 Mio. €. Diese Zunahme resultierte im Wesentlichen aus der Weiterberechnung von Bauleistungen im Rahmen der U4-Verlängerung, die die HOCHBAHN für die Firma HafenCity Hamburg GmbH ausgeführt hat (ca. 3,5 Mio. €). Gegenläufig verhielten sich hingegen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, die im Vergleich zum Vorjahr um ca. 1,0 Mio. € geringer ausgefallen sind.

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2014 leicht um 1,0 Mio. € auf 488,4 Mio. €.

Beim Materialaufwand stiegen die Stromkosten in Höhe von 18,9 Mio. € für das Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 2,7 Mio. €. Grund hierfür waren hauptsächlich Nachzahlungen für die EEG-Umlage in Bezug auf Vorjahre in Höhe von 2,5 Mio. €. Die Kosten für Dieselkraftstoff sind dagegen trotz gesteigerter Fahrleistung der HOCHBAHN-Busse um 6,4 % gesunken, da der durchschnittliche Preis für Diesel gegenüber dem Vorjahr nochmals um 0,06 € pro Liter gefallen ist.

Aus der Fremdvergabe von Busverkehrsleistungen ergaben sich Kostensteigerungen infolge von Leistungsausweitungen und Preisanpassungen. Die Reinigungskosten, die im Vorjahr Kosten für die Entsorgung des kontaminierten Bodenaushubs des neuen Busbetriebshofs Billbrookdeich in Höhe von 1,1 Mio. € enthielten, fielen im Jahr 2014 ohne vergleichbare Aufwendungen entsprechend geringer aus.

Bei den Personalaufwendungen entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr insbesondere aus den Auswirkungen des Tarifabschlusses zum 1. Juli 2014. Zudem führte die Bildung einer Rückstellung für den Ausgleich von Rechtsansprüchen von Mitarbeitern der HanseCom GmbH aus Altverträgen in Höhe von 1,2 Mio. € zu höherem Aufwand.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Jahr 2014 um 2,5 Mio. € war hauptsächlich auf die Einmalaufwendungen des Vorjahres in Höhe von 3,1 Mio. € aus der vorzeitigen Beendigung eines US-Cross-Border-Lease-Vertrags zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2014 erfolgte eine Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 0,9 Mio. €. Nachdem das Eigenkapital der HanseCom GmbH durch deren Jahresfehlbeträge der letzten Jahre aufgezehrt ist, wurde unter Berücksichtigung von Marktentwicklungen und Risikoabwägungen der Wert der Beteiligung der HOCHBAHN an der HanseCom GmbH um diesen Betrag berichtet.

Resultierend aus den vom BilMoG geforderten Ausweisänderungen sind die entsprechenden Unterschiedsbeträge für langfristige Rückstellungen zum 1. Januar 2010 als außerordentliche Aufwendungen auszuweisen. Die außerordentlichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2014 resultierten wie im Vorjahr aus der Inanspruchnahme des Wahlrechts, die Unterschiedsbeträge der Pensionsrückstellungen auf 15 Jahre zu verteilen.

Trotz des Rückgangs der Verkehrseinnahmen um 3,6 Mio. € im Geschäftsjahr 2014 ist es der HOCHBAHN gelungen, Kostensteigerungen aufzufangen, sodass sich der Fehlbetrag im Vergleich zum Vorjahr lediglich um 1,9 Mio. € auf 55,4 Mio. € (3,6 %) erhöht hat. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) hat sich gegenüber dem Vorjahr um 1.587 T€ auf 29.083 T€ verringert.

Der Kostendeckungsgrad des Unternehmens, der im Jahr 2014 mit 90,0 % um 0,3 Prozentpunkte moderat unter dem vergleichbaren Vorjahreswert (90,3 %) liegt, stellt weiterhin einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Jahresfehlbetrag (in Mio. €)

Jahr	2014	2013	2012	2011	2010
Jahresfehlbetrag	55,4	53,5	53,7	55,6	56,6

Kostendeckungsgrad (in %)

Jahr	2014	2013	2012	2011	2010
Kostendeckungsgrad	90,0	90,3	90,2	89,2	88,7

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2014 und wird in Anlehnung an DRS 2 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

in Mio. €	2014
Finanzmittelfonds am 01.01.2014	3,4
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+ 48,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 133,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 86,6
Finanzmittelfonds am 31.12.2014	5,1

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2014 besteht aus liquiden Mitteln.

Zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von 178,1 Mio. € vor Zuschüssen und zur planmäßigen Tilgung von Altdarlehen in Höhe von 27,1 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2014 zwei langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 50,0 Mio. € aufgenommen.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 375,1 Mio. €. Damit ergibt sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 22,9 Mio. € bzw. 6,5 %.

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht durch Mittel der Innenfinanzierung gedeckt werden kann, grundsätzlich durch langfristige Bankdarlehen finanziert. Der HOCHBAHN standen zugesagte Kreditlinien inländischer Banken in einem Gesamtvolumen von 20,1 Mio. € zur Verfügung. Die Kreditlinien sind im Rahmen der allgemeinen Geschäftstätigkeit frei verwendbar und wurden in Höhe von 4,8 Mio. € in Anspruch genommen.

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

Zusätzlich strebt die HOCHBAHN kurz- bis mittelfristig eine angemessene Eigenkapitalerhöhung an.

Die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN war im Jahr 2014 jederzeit gewährleistet.

Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2014 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 178,1 Mio. € (2013: 143,8 Mio. €) getätigt. Mit einem Anteil von 66,6 %

an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 118,6 Mio. € (2013: 97,8 Mio. €) im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen der ersten und zweiten Serie 54,4 Mio. €, auf den U-Bahn-Neubau (U4-Anbindung der HafenCity, Bau einer Kehr- und Abstellanlage sowie für die Maßnahmen zur Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken) 26,9 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 10,2 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 9,1 Mio. €, auf den Neubau des Stellwerkes Barmbek 1,6 Mio. € sowie auf Brückenbauwerks-erneuerungen 1,0 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Modernisierung und Erhaltung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 55,1 Mio. € (2013: 42,2 Mio. €) investiert, davon 28,1 Mio. € für Busbeschaffungen, 20,6 Mio. € für den Neubau der Busbetriebshöfe Langenfelde, Harburg II und Billbrookdeich, 1,8 Mio. € für die Ladeinfrastruktur auf der Innovationslinie 109 und 1,3 Mio. € für das Betriebshofmanagementsystem.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 4,4 Mio. € investiert. Davon entfielen auf den Erweiterungsbau des Freizeit- und Veranstaltungszentrums (Halle 13) und die Integration der Kantine 1,4 Mio. €, auf die Beschaffung von automatischen Fahrgastzählgeräten 0,9 Mio. € sowie auf die Beschaffung von Fahrausweisautomaten 0,9 Mio. €.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2014 Mio. €	2014 Anteil %	2013 Mio. €	2012 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
– DT5	54,4	30,5	34,8	8,4
– U-Bahn-Neubau U4	26,9	15,1	15,3	25,6
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
– Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	37,3	20,9	47,7	38,8
Zwischensumme U-Bahn	118,6	66,6	97,8	72,8
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	55,1	30,9	42,2	22,6
Gemeinsame Anlagen	4,4	2,5	3,0	2,3
Finanzanlagen ¹⁾	0,0	0,0	0,8	0,0
Gesamtinvestitionen	178,1	100,0	143,8	97,7

¹⁾ ohne Veränderungen im Wertpapiervermögen

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2014 gegenüber dem Vorjahr um 55,9 Mio. € und damit um 7,2 % auf 832,3 Mio. € erhöht. Dies ist auf der Aktivseite im Wesentlichen auf die Zunahme des Sachanlagevermögens zurückzuführen. Grund hierfür war vor allem die Neuanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen der Generation DT5. Parallel dazu haben sich auf der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Aufnahme neuer Darlehen zur Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöht.

Die Eigenkapitalquote der HOCHBAHN verminderte sich im Vergleich zum Vorjahr durch die Erhöhung der Bilanzsumme bei gleichem Eigenkapital um 1,2 Prozentpunkte auf 17,1 %.

Aktiva

	2014 Mio. €	2014 Anteil %	2013 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	588,4	70,7	516,9
Finanzanlagen	144,2	17,3	144,3
	732,6	88,0	661,2
Vorräte	16,7	2,0	15,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12,4	1,5	12,1
Flüssige Mittel	5,1	0,6	3,4
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	65,5	7,9	84,5
	99,7	12,0	115,2
	832,3	100,0	776,4

Passiva

	2014 Mio. €	2014 Anteil %	2013 Mio. €
Eigenkapital	142,4	17,1	142,4
Pensionsrückstellungen	49,5	5,9	45,6
Darlehen von Kreditinstituten und sonstige Darlehen	376,8	45,3	354,1
	568,7	68,3	542,1
Übrige Rückstellungen	159,4	19,2	165,1
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	45,2	5,4	31,4
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	59,0	7,1	37,8
	263,6	31,7	234,3
	832,3	100,0	776,4

2.4 Mitarbeiter der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN zum 31. Dezember 2014 ist gegenüber dem Vorjahr um 58 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Mitarbeiter gesamt	4.894	4.836	4.670	4.541	4.526
davon Vorstand	4	4	4	4	4
davon Auszubildende	164	144	127	131	125
davon Vollzeitkräfte	4.362	4.341	4.198	4.086	4.083
davon Teilzeitkräfte	329	303	285	256	252
davon Aushilfen	35	44	56	64	62

Im Jahr 2014 wurde der durch die Gewerkschaft ver.di fristgerecht gekündigte Entgelttarifvertrag neu verhandelt. Der neu abgeschlossene Tarifvertrag trat mit Wirkung vom 1. Juli 2014 in Kraft und hat eine Laufzeit von 18 Monaten bis zum 31. Dezember 2015. Der Tarifabschluss enthält eine Erhöhung der Tabellenentgelte mit Wirkung ab dem 1. Juli 2014 um 3,2 % und eine Erhöhung der Jahressonderzahlung von 547,08 € auf 700,00 €. Ab dem 1. Januar 2015 wird das Urlaubsgeld um 50,00 € auf 860,00 € angehoben.

Die Zulagen für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsarbeit wurden von 1,89 € auf 2,40 € je Arbeitsstunde und die Rufbereitschaftsdienstzulage von 29,23 € auf 35,00 € pro Tag, an dem Bereitschaftsdienst geleistet wurde, angehoben.

Die HOCHBAHN hat als Bestandteil der erfolgreichen Ausrichtung des Unternehmens auf die Strategie 2030 neue Leitlinien für die Führungskräfte erarbeitet, welche die Erwartungshaltung der HOCHBAHN an ihre Führungskräfte formulieren. Am 14. Mai 2014 wurden diese Leitlinien im Rahmen der Führungskräftekonferenz allen Führungskräften der HOCHBAHN vermittelt. Die Führungskräfteleitlinien leisten einen wichtigen Beitrag in Bezug auf die weitere Entwicklung hin zu einer starken, dialogorientierten Führungskultur der HOCHBAHN.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

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

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

Die variable Vergütung wird erfolgsabhängig gewährt, deren Komponenten werden vom Aufsichtsrat festgelegt. Jährlich werden individuelle Ziel- und Leistungsvereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern geschlossen.

3. NACHTRAGSBERICHT

Besondere Ereignisse, die das im vorliegenden Lagebericht vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft beeinflussen könnten, sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

4. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

4.1 Prognosebericht

Linienerläuterung U4

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 ist vor dem Hintergrund der geplanten und fortschreitenden Bebauung in der östlichen HafenCity erforderlich. Die Streckenerläuterung um rund 1,3 Kilometer befindet sich im Anschluss an die bereits in Betrieb genommene Haltestelle HafenCity Universität. Sie beinhaltet ebenfalls eine Keh- und Abstellanlage im unmittelbaren Anschluss an die bestehende Haltestelle sowie eine zusätzliche Haltestelle Elbbrücken. An der neuen Haltestelle Elbbrücken ist eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn geplant. Das Gesamtbudget der Maßnahme beläuft sich auf 178,2 Mio. €, das vollständig im Rahmen einer Zuwendung seitens der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. aus GVFG-Mitteln des Bundes (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) finanziert wird. Die Rohbauarbeiten für die Keh- und Abstellanlage konnten zum Jahreswechsel 2014/2015 bis auf wenige Restarbeiten abgeschlossen werden. Der Beginn der anschließenden Gleisbauarbeiten war für das erste Quartal 2015 vorgesehen. Die Bauarbeiten an der Tunnel- und Trogstrecke sind planmäßig vorangeschritten. Als Vorbereitung für die folgenden Erd- und Rohbauarbeiten fanden zum Jahreswechsel noch Schlitzwandarbeiten statt, die für die Tunnelstrecke ebenfalls im ersten Quartal 2015 abgeschlossen wurden. Anschließend beginnen die Schlitzwandarbeiten für die Trogstrecke, die voraussichtlich bis zum dritten Quartal 2015 andauern werden. Die Beauftragung für die Bauleistung der Rohbauarbeiten der Haltestelle Elbbrücken erfolgte im Oktober 2014. Der Baubeginn ist

für das zweite Quartal 2015 geplant. Die Betriebsaufnahme dieses Abschnittes der U4 soll im Jahr 2018 erfolgen.

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestellen

Besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der Hamburger Hochbahn AG ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang wurde ein gesondertes Programm zur Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus von U-Bahn-Haltestellen aufgelegt. Wesentliche Komponenten der Barrierefreiheit sind dabei die Integration von Aufzugseinrichtungen, die Erhöhung von Bahnsteigen sowie die Ausrüstung der Haltestellen mit Orientierungshilfen für Sehbehinderte. In der Stufe I des Programms sollen zunächst insgesamt 20 Haltestellen barrierefrei gestaltet werden. Zum Jahreswechsel 2014/2015 waren aus diesem Programm bereits 13 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Die Eröffnung der barrierefreien Haltestelle Berne ist im Januar 2015 erfolgt.

Für das Jahr 2015 ist weiterhin die Inbetriebnahme der dann barrierefreien Haltestellen Mundsburg, Legienstraße, Rauhes Haus, Hallerstraße und Ochsenzoll vorgesehen. Zum Abschluss der Stufe I ist die Eröffnung der künftig barrierefreien Haltestellen Stephansplatz und Klosterstern für Mitte 2016 geplant.

Im Dezember 2013 wurde zudem eine Machbarkeitsstudie für die verbleibenden 34 noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen (davon vier in Schleswig-Holstein) in Auftrag gegeben. In dieser Studie werden die jeweiligen Vorzugsvarianten, die Kosten und ein Umsetzungsprogramm ermittelt. Die ersten Ergebnisse wurden bereits im Frühjahr 2014 vorgestellt.

Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurde ein Förderantrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die im Jahr 2016 auszubauenden sechs Haltestellen in Hamburg sowie für die drei auszubauenden Haltestellen in Schleswig-Holstein eingereicht. Der Förderbescheid für die Haltestellen in Hamburg liegt seit August 2014 vor. Die vertraglichen Vereinbarungen mit den beteiligten Kommunen und dem Landkreis Stormarn zur Finanzierung der Haltestellen in Schleswig-Holstein sind ebenfalls abgeschlossen. Ein weiterführender Förderantrag für die bauliche Realisierung dieser Haltestellen wird voraussichtlich im Frühjahr 2015 gestellt.

Die weitere Realisierung der darüber hinaus noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen soll kontinuierlich bis in die nächste Dekade fortgeführt werden.

Das gesamte Programm zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet Hamburgs wird vollständig durch Zuwendungsmittel der Freien und Hansestadt Hamburg gefördert. Die Finanzierung der Stationen in Schleswig-Holstein soll durch eine Zuwendung des Landes Schleswig-Holstein, der beteiligten Kommunen sowie des Landkreises Stormarn erfolgen.

Busoptimierung

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg verfolgt das Ziel, in Hamburg bis zum Ende des Jahrzehnts eines der modernsten Busverkehrssysteme Europas zu entwickeln. Neben dem Vorhabenträger BWVI (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) mit dem LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) ist die Hamburger Hochbahn AG als Nutzer der Infrastruktur wesentlich an diesem Projekt beteiligt. Unter dem Begriff „Busoptimierungsprogramm“ sind hier die kurz- und mittelfristig umzusetzenden Aktivitäten am Fahrweg und an den Haltestellen zusammengefasst. Zielsetzungen sind die Sicherstellung einer höheren Leistungsfähigkeit (Kapazität) auf den bereits heute hoch belasteten MetroBus-Linien sowie gleichzeitig die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und der Zuverlässigkeit des Busverkehrs. Weitere Schritte zum Aufbau eines modernen Busverkehrssystems werden Angebotsverbesserungen, eine weitgehende Barrierefreiheit sowie der Einsatz neuer Antriebstechnologien in den Fahrzeugen sein.

Nachdem im Jahr 2013 mit der Realisierung des Busoptimierungsprogramms begonnen wurde, konnten im Jahr 2014 die Arbeiten auf der MetroBus-Linie 5 auf dem Abschnitt zwischen Niendorf Markt und der Innenstadt abgeschlossen werden. Die offizielle Inbetriebnahme fand am 21. November 2014 statt. Insgesamt wurden in diesem Abschnitt ca. 40 Lichtsignalanlagen mit einer intelligenten Ampelsteuerung und effizienter Busbevorzugung ausgestattet, zentrale Knotenpunkte (u. a. Siemersplatz, Kollaustraße/Papenreue) leistungsfähiger ausgebaut, ca. 1,5 Kilometer neue Busspuren geschaffen sowie vorhandene Busspuren saniert und zahlreiche Haltestellen modernisiert und barrierefrei gestaltet. Im Fahrplanbuch ist seit Dezember 2014 eine Fahrzeitreduzierung von sechs Minuten zwischen Niendorf Markt und Innenstadt je Fahrtrichtung verzeichnet. Zudem wurde im Jahr 2014 der überwiegende Teil aller baulichen Maßnahmen auf der MetroBus-Linie 7 abgeschlossen. Hierzu gehören im Wesentlichen die Baumaßnahmen in Steilshoop und der Fuhlsbüttler Straße. Erste Baumaßnahmen starteten darüber hinaus an der MetroBus-Linie 6 (Lange Reihe, Mühlenkamp).

Insgesamt sind derzeit Maßnahmen bis zum Jahr 2016 eingeplant. In den Jahren 2015 und 2016 liegt der Fokus auf den signaltechnischen Maßnahmen an der MetroBus-Linie 7 sowie der Umsetzung von baulichen und signaltechnischen Maßnahmen an den MetroBus-Linien 6, 20 und 25. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen werden entsprechend den Zielvorgaben für dieses Projekt signifikante Verbesserungen für die Fahrgäste dieser Linien in Form einer deutlichen Kapazitätssteigerung, einer kürzeren Reisezeit und einer höheren Pünktlichkeit sowie insgesamt mehr Komfort erwartet.

Innovationslinie

Am 18. Dezember 2014 wurde die sogenannte Innovationslinie durch den Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg in Betrieb genommen. Der bisher auf der Linie 109 mit konventionellen Dieselmotoren durchgeführte Betrieb wird nunmehr vollständig durch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien erbracht. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge unterschiedlicher Techniken und Hersteller. Der Fahrzeugmix der Linie setzt sich zusammen aus parallelen und seriellen Dieselhybridbussen (Evo-Bus und Volvo), Wasserstoffhybridbussen (Evo-Bus und Solaris) und Plug-in-Bussen (Volvo). Abhängig von der Verfügbarkeit ist für das Jahr 2016 beabsichtigt, als weitere Technologie auch Batteriebusse einzusetzen. Unter somit identischen Einsatzbedingungen können dann Erfahrungen in Bezug auf die unterschiedlichen Technologien im Praxiseinsatz gewonnen werden. Die HOCHBAHN wird auf diesem Wege frühzeitig Know-how im Einsatz und in der Instandhaltung der Technologien gewinnen und damit für künftige Entscheidungen gut vorbereitet sein. Die HOCHBAHN und die Freie und Hansestadt Hamburg setzen mit der Innovationslinie ein deutliches Zeichen für einen künftig angestrebten schadstoffarmen ÖPNV und eine gleichzeitig reduzierte Lärmemission.

Projekt switchh

Am 31. Mai 2013 startete das Projekt switchh in eine zweijährige Pilotphase. Die Hamburger Hochbahn AG verbindet durch switchh den öffentlichen Personennahverkehr mit ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen, wie z. B. Carsharingangeboten, auf einer Mobilitätsplattform sowie an sogenannten switchh Punkten. Ziel von switchh ist es, den Verzicht auf den eigenen Pkw zu fördern, um letztlich zur Verbesserung der Verkehrs- und somit auch der Lebens- und Umweltbedingungen der Hansestadt beizutragen.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2014 wurde die Zahl der switchh Punkte von drei auf sechs Standorte erhöht: Auf die schon vorhandenen Standorte (U/S Berliner Tor, S Bergedorf und S Harburg) folgten drei weitere switchh Punkte an den Schnellbahnhaltestellen U Wandsbek Markt, U Kellinghusenstraße und S Altona. Im November 2014 wurde zudem das neue Carsharingangebot car2go black integriert. Damit erweitert sich das Angebot an switchh Punkten um schwarze Mercedes-Benz B-Klassen, die auf Stunden- und Tagesbasis angemietet und bis zu sechs Monate im Voraus reserviert werden können. Das Angebot ermöglicht zudem Ein-Weg-Fahrten (d.h. das Fahrzeug muss nicht zwingend am Ausleihort zurückgegeben werden) und eine städteübergreifende Nutzung.

Zusammen mit den Partnern car2go und Europcar konnten zum Ende des Geschäftsjahres 2014 bereits mehr als 2.400 aktive Kunden gewonnen werden. Damit ist switchh das deutschlandweit erfolgreichste Projekt vernetzter Mobilität.

Auch im Geschäftsjahr 2015 wird der Ausbau der switchh Punkte weiter vorangetrieben: Im Januar 2015 wurde bereits der siebte Standort an der U-Bahn-Haltestelle Saarlandstraße eröffnet. Darüber hinaus ist die Fertigstellung von bis zu drei weiteren switchh Punkten geplant.

Zudem wird im Laufe des Geschäftsjahres 2015 im Rahmen der Marktöffnung allen geeigneten Anbietern komplementärer Dienstleistungen ein diskriminierungsfreier Zugang zu switchh ermöglicht. Hierin sollen insbesondere auch die Erfahrungen und Erkenntnisse einfließen, die innerhalb der Pilotphase erworben wurden.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2014 einen Fehlbetrag von 55,4 Mio.€ und einen damit verbundenen Kostendeckungsgrad von 90,0 % erreicht.

Im Jahr 2015 wird der Fehlbetrag der HOCHBAHN aus heutiger Sicht voraussichtlich 65,0 Mio.€ betragen. Zusätzliche Kosten entstehen im Jahr 2015 u. a. durch geplante Leistungsausweitungen in Form von höheren Personalkosten für zusätzliches Fahrpersonal, durch steigende Kapitalkosten sowie durch die Laufleistungsverlängerung der vorhandenen U-Bahn-Fahrzeuge des Typs DT3 infolge der verzögerten Auslieferung der DT5-Fahrzeuge. Diese zusätzlichen Kosten können nur teilweise durch steigende Erlöse kompensiert werden, sodass das absolute Ergebnisniveau des Jahres 2014 voraussichtlich nicht wieder erreicht werden kann.

4.2 Risiko- und Chancenbericht

Risiko- und Chancenmanagement

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

Um ein zielgerichtetes Risiko- und Chancenmanagement zu ermöglichen, werden zentrale Grundlagen von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit angewandt. Über die turnusmäßig stattfindenden Ergebnisse der Risiko- und Chanceninventuren werden Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig informiert. Eine unmittelbare Berichtspflicht besteht zudem für außerhalb des regulären Berichtsturnus auftretende wesentliche Risiken.

Voraussetzungen für ein wirksames Risikomanagement sind eine ausgeprägte Risikokultur in allen Unternehmensbereichen sowie ein einheitliches Verständnis darüber, was unter einem Risiko zu verstehen und wie hiermit umzugehen ist. Die im Bericht zur Gesamtrisikoposition erfassten Risiken werden kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeit klassifiziert. Das Ziel des Risikomanagements besteht darin, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und zu steuern.

Ausweislich des Handbuchs sind Risiken und Chancen wie folgt definiert:

„Mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen negativen (Risiken) bzw. positiven (Chancen) Prognose bzw. Zielabweichung führen können.“

Risiken beinhalten demnach den Eintritt eines Schadens bzw. Nachteils sowie die negative Abweichung vom genehmigten Budget. Chancen hingegen können zu einem Zugewinn bzw. Vorteil führen und damit zu einer positiven Abweichung vom genehmigten Budget.

Für die interne Behandlung von Risiken und Chancen im Rahmen der Inventuren werden weitgehend dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Im Hinblick auf einen möglichen kurz- oder mittelfristigen Eintritt eines Ereignisses bestehen jedoch differenzierte Regelungen.

Risiken

Im Folgenden werden die wesentlichen Risiken für die HOCHBAHN herausgestellt. Zudem wird die Gesamtrisikoposition erläutert und beurteilt:

Verzögerung bei der Lieferung der neuen U-Bahn-Fahrzeuge des Typs DT5

Die ursprüngliche Planung sah vor, dass im Zeitraum von 2012 bis 2016 die seinerzeit schon bis zu 45 Jahre alten DT3-Fahrzeuge durch eine neue Fahrzeuggeneration, den DT5, ersetzt werden. Die Vereinbarung mit dem Herstellerkonsortium beinhaltet ein Kontingent fest bestellter Fahrzeuge sowie Optionen für weitere Fahrzeuge. In der Vergangenheit kam es vermehrt zu Verzögerungen bei der Konstruktion, Fertigung und Auslieferung der neuen DT5-Fahrzeuge. Eine verlässliche Disposition und Einbindung in die Hamburger U-Bahn-Verkehre war auf dieser Basis nicht möglich. In der Zwischenzeit konnte eine verbindliche Terminplanung für die Auslieferungen herbeigeführt werden. Bereits erfolgte und absehbare Leistungsausweitungen im U-Bahn-Verkehr erfordern jedoch weitere Fahrzeugkapazitäten. Die bisher eingetretenen Lieferverzögerungen sowie die weiterhin offene Terminplanung zu den Optionen und der Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge führen zu einem längeren Einsatz der alten DT3-Fahrzeuge.

Einschränkungen von öffentlichen Fördermitteln und Zuschüssen

Die beschlossene Schuldenbremse sowie die hohen Defizite der öffentlichen Haushalte können mittelfristig zu Fördermittelkürzungen des Bundes für den ÖPNV führen, mit entsprechend negativen Auswirkungen für die HOCHBAHN. Das GVFG-Bundesprogramm bleibt voraussichtlich bis Ende des Jahres 2019 unverändert bestehen. Die Höhe der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel konnte zwischen Bund und Ländern bisher lediglich bis zum Jahr 2015 festgeschrieben werden. Zusätzliche Bedarfe aus der Sicht der Länder sowie die jährliche Fortschreibung dieser Mittel befinden sich in der Abstimmung.

Zudem waren die Investitionszuschüsse aus Landesmitteln der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) zum betriebsfähigen Erhalt der U-Bahn-Infrastruktur zuletzt großen Schwankungen unterworfen. Im Jahr 2015 und den darauffolgenden Jahren wird die Höhe der Zuschüsse der FHH maßgeblich von dem weiteren barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestellen bestimmt. Für die Mittel des Entflechtungsgesetzes besteht das Risiko, dass die bisherige ausschließliche Zweckbindung (Verkehr) entfallen könnte. Sollten sich u. a. aus diesem Grund die Zuschüsse der FHH weiter reduzieren, werden die notwendigen Maßnahmen im vollen Umfang durch die HOCHBAHN zu finanzieren sein. Mittel- bis langfristig würde dies zu einem Anstieg der Kapitalkosten führen.

Unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs im Hinblick auf die tatsächlichen Kostensteigerungen

Die Fortentwicklung und Festlegung der Tarifstruktur im Verbundgebiet liegt in der Verantwortung des Aufgabenträgers. Bis zum Jahr 2010 stellten die Anhebungen des HVV-Tarifs für die HOCHBAHN ein wesentliches Risiko dar, weil der tatsächliche Anstieg der Personal-, Strom- und Dieselaufwendungen nicht oder nur unzureichend über die Anhebung ausgeglichen wurde. Aufgrund einer Absprache zwischen den Verkehrsunternehmen sowie dem Aufgabenträger orientiert sich seit dem Jahr 2011 die jährliche Fortentwicklung der Tarifstruktur an der realen Entwicklung dieser zentralen Aufwendungen und hat auch im Jahr 2015 zu einer Anhebung des HVV-Tarifs geführt. Eine unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs in Folgejahren würde bei der HOCHBAHN zu einem Anstieg des Defizits führen.

Wirtschaftlichkeit BeNEX

In der Tochtergesellschaft BeNEX GmbH hat die HOCHBAHN ihre deutschlandweiten Aktivitäten außerhalb Hamburgs im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gebündelt. Vor allem nicht ausreichende bzw. ausbleibende Gewinnausschüttungen an die HOCHBAHN könnten künftig zu Wertberichtigungen der Finanzanlage führen. Auf Basis der aktuellen Planung der BeNEX ist mittelfristig eine Reduzierung bzw. ein Ausfall von Beteiligungserträgen nicht zu erwarten. Es ist geplant, in den nächsten Jahren weitere Darlehen zur Finanzierung des BeNEX-Konzerns zur Verfügung zu stellen. Der Wert der Finanzanlage wird regelmäßig im Zuge der jährlichen Abschlussarbeiten untersucht.

Gefahr von Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen in Hamburg

Die gegenwärtige Grundlage für die Erbringung der Busverkehrsleistungen durch die HOCHBAHN ist die Erteilung der Betrauung bis zum Jahr 2019. Hierzu ist der Nachweis erforderlich, dass keine Überkompensation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung eingetreten ist und die erbrachten Leistungen einem Drittvergleich entsprechen. Mit der Beendigung bzw. dem Wegfall der Betrauung besteht das Risiko, dass die Busverkehre im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben werden könnten.

Zusammenfassende Risikoposition

Im Jahr 2014 wurden zwei Risiko- und Chanceninventuren im Konzern durchgeführt. Von den 89 identifizierten Risiken bei der HOCHBAHN entfielen 26 auf die Kategorie Kontrahentenrisiko (Einkauf, Vertrieb), 15 auf Marktrisiko (Leistungsangebot/-erbringung), 20 auf allgemeine Rahmenbedingungen, 23 auf technische Risiken (Abläufe und unerwartete Vorkommnisse) sowie fünf auf Konzernrisiken, die sich aus dem Verhältnis zu den Beteiligungen ergeben könnten.

Die mittelfristige Gesamtrisikoposition der HOCHBAHN wird im Wesentlichen durch Unsicherheiten bei der Entwicklung von Förderprogrammen des Bundes und des Landes sowie durch verschiedene technische und organisatorische Risiken bestimmt. Insgesamt ist die Risikoposition im Vergleich zum Vorjahr aufgrund eingeleiteter Maßnahmen rückläufig.

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

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind ein Auszug aus der Gesamtrisikoposition zum 31. Dezember 2014.

Strategische Chancen

Mittelfristig ergeben sich Chancen für die HOCHBAHN durch die Erschließung neuer Wohn-, Industrie- und Gewerbeflächen und deren Anbindung an den ÖPNV sowie durch den fortschreitenden Wandel der Mobilitätskultur. Durch die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken sowie die Ausbauplanungen des Hamburger Senats für das U-Bahn-Netz (Bau einer neuen Haltestelle, Verlängerung der U4 zur Horner Geest und auf den Kleinen Grasbrook, Bau einer neuen U-Bahn-Linie 5) werden einwohnerstarke Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial direkt an die Hamburger Innenstadt und das gesamte Verkehrsnetz angebunden.

Der demografische Wandel und ein stetig steigender Anteil der älteren Bevölkerung wirken sich auf das Mobilitätsverhalten der Gesellschaft aus. Barrierefreie Mobilität zu gestalten und damit die Mobilität für alle zu verbessern, insbesondere für ältere Menschen, bietet die Chance für steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV.

Bis Ende 2015 werden voraussichtlich 57 der 91 U-Bahn-Haltestellen (63 %) barrierefrei zugänglich sein. Die derzeitigen Planungen sehen vor, dass bis Anfang des kommenden Jahrzehnts sämtliche 91 Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein werden.

Mit der Innovationslinie 109 hat die HOCHBAHN zudem ihr Engagement zur Verbesserung der Luftqualität und des Lärmschutzes unterstrichen. Das steigende Umweltbewusstsein in der Bevölkerung begünstigt den Ausbau des ÖPNV. Die HOCHBAHN wirkt im Bereich der Erprobung und des Einsatzes von innovativen Antriebstechnologien als Treiber für die Fahrzeugindustrie, um ab dem Jahr 2020 dem Senatsziel, nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen, gerecht zu werden.

Marktchancen

Wirtschaftswachstum sowie eine wachsende Metropole führen zu einer Zunahme des Wirtschaftsverkehrs. Daraus resultierende steigende Belastungen des Hamburger Straßenraums – einerseits durch den Verkehr, andererseits durch die Häufigkeit von Baustellen infolge des Verschleißes der Straßen – können eine sinkende Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem ÖPNV nach sich ziehen.

Leistungserweiterungen und die stetige Verbesserung des Angebots sowie die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel führen zu Attraktivitätssteigerungen des ÖPNV und können zum Umsteigen vom eigenen Pkw auf Busse und Bahnen motivieren. Dabei gilt es, Bequemlichkeit, Einfachheit und Komfort im Reiseverlauf sowie an den Haltestellen zu berücksichtigen und kontinuierlich zu verbessern. Durch diese Maßnahmen werden langfristig neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen.

Weitere Zuwächse der Fahrgastzahlen werden auch bei der Kundengruppe der Pendler erwartet. Aktuellen Untersuchungen zufolge wird die Zahl der sogenannten Einpendler, d.h. Fahrgäste von außerhalb mit dem Hamburger Stadtgebiet als täglichem Fahrziel, bis zum Jahr 2020 um jährlich 1,5% steigen. Bei der Anzahl der Auspendler, d.h. Hamburger Fahrgäste, deren tägliches Fahrziel außerhalb des Stadtgebiets liegt, wird sogar ein Anstieg von 3,4% jährlich erwartet.

Durch bedarfsgerechte Tarife und serviceorientierte Angebote „aus einer Hand“ wie P+R und B+R werden eine Verstärkung der Kundenbindung sowie steigende Fahrgastzahlen erreicht.

JAHRESABSCHLUSS

42	BILANZ
43	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
44	ANLAGENSPIEGEL
46	ANHANG
49	Bilanzerläuterungen
53	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
56	Sonstige Angaben
61	Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2014

Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2014

AKTIVA

in T€	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		1.967	6.066
II. Sachanlagen		586.453	510.834
III. Finanzanlagen		144.169	144.282
		732.589	661.182
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(1)	16.694	15.154
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	77.826	96.627
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		5.118	3.374
		99.638	115.155
C. Rechnungsabgrenzungsposten		26	103
		832.253	776.440

PASSIVA

in T€	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(3)+(4)	88.938	88.938
II. Kapitalrücklage	(4)	48.050	48.050
III. Gewinnrücklagen	(4)	5.446	5.446
		142.434	142.434
B. Rückstellungen	(5)	208.878	210.676
C. Verbindlichkeiten	(6)	479.779	421.941
D. Rechnungsabgrenzungsposten		1.162	1.389
		832.253	776.440

Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

in T€	Anhang	2014	2013
1. Umsatzerlöse	(7)	423.704	424.285
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		15.378	16.219
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	49.360	46.875
4. Gesamtleistung		488.442	487.379
5. Materialaufwand	(9)	-214.192	-212.713
6. Personalaufwand	(10)	-219.336	-213.972
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	-61.268	-60.520
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-34.670	-37.219
9. Beteiligungsergebnis	(13)	9.264	4.497
10. Zinsergebnis	(14)	-22.369	-19.650
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-54.129	-52.198
12. Außerordentliche Aufwendungen/ Außerordentliches Ergebnis	(15)	-898	-898
13. Sonstige Steuern		-412	-404
14. Erträge aus Verlustübernahme		55.439	53.500
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0	0

Anlagenpiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT (gerundet auf T€)

in T€	AHK Stand am 01.01.2014	Zugänge
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	33.388	670
2. Geleistete Anzahlungen	4.327	85
	37.715	755
II. Sachanlagen		
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	42.082	18.181
b) Bauten auf fremden Grundstücken		
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	172.564	1.395
bb) Übrige Bauten	75.339	1.913
	289.984	21.489
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	373.512	13.414
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	590.204	75.870
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	65.574	5.563
	1.029.290	94.848
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		
a) Betriebs- und Geschäftsausstattung (+ GWG)	91.204	4.193
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	65.491	11.889
	1.475.969	132.418
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	129.837	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.724	49
3. Beteiligungen	1.041	
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	7.877	927
5. Sonstige Ausleihungen	7.803	
	148.282	976
Summe Anlagevermögen	1.661.965	134.150

Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen (kumuliert)	Buchwerte 31.12.2014	Buchwerte 31.12.2013	Abschreibungen 2014
76	1.092	33.338	1.736	1.738	1.765
	-4.181		231	4.328	
76	-3.088	33.338	1.967	6.066	1.765
1.745	13.946	26.010	46.454	15.165	838
244	778	142.539	31.955	33.192	3.396
50	1.478	55.479	23.200	21.588	1.779
2.039	16.202	224.027	101.609	69.945	6.013
3.315	9.179	276.753	116.037	104.820	11.368
11.662	5.721	374.830	285.303	234.339	30.622
1.233	3.556	49.387	24.072	17.923	2.948
16.210	18.455	700.970	425.413	357.083	44.938
2.436	4.877	79.327	18.511	18.315	8.538
14	-36.446		40.920	65.491	14
20.699	3.088	1.004.324	586.453	510.834	59.503
1		4.000	125.835	125.838	
203			1.570	1.724	
		885	156	1.041	885
			8.804	7.877	
			7.803	7.803	
204	0	4.885	144.169	144.283	885
20.979	0	1.042.547	732.589	661.182	62.153

Anhang

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2014

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2014 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten. Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft ist nicht verpflichtet, gemäß § 291 HGB einen eigenen Konzernabschluss und -lagebericht aufzustellen. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, aufgestellt und veröffentlicht.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen. Vermerke zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung haben wir ebenfalls aus Gründen der Klarheit im Anhang dargestellt. Nach § 265 Abs. 5 HGB haben wir im Anlagenspiegel der HOCHBAHN eine weitere Untergliederung der Posten vorgenommen. Bezüglich der Gliederung orientiert sich die HOCHBAHN an der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen (BGBl, Teil 1, 1968) i. V. m. der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen (BGBl, Teil I, 1988, S. 1057). Die Gewinn- und Verlustrechnung haben wir nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um die Zuschüsse der öffentlichen Hand und Abschreibungen, bewertet. In die Herstellungskosten der selbsterstellten Anlagen werden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die in den Gemeinkosten enthaltenen nicht aktivierungsfähigen Kostenbestandteile wurden durch den Ansatz eines prozentualen Abschlags eliminiert.

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

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 steuerrechtlichen Regelungen nach § 7 Abs. 3 EStG a. F. werden insoweit in Anspruch genommen.

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 150,- €, die selbstständig nutzbar sind, werden in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt.

Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen 150,- € und 1.000,- €, die selbstständig nutzbar sind, ist ein Sammelposten gebildet worden, der über fünf Jahre linear gewinnmindernd aufgelöst wird.

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

Unverzinsliche und verzinsliche Ausleihungen sind ebenfalls mit den beizulegenden Zeitwerten angesetzt worden.

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

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von elf Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 4,25 % p. a. (Vorjahr: 4,65 % p. a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,75 % p. a. (Vorjahr: 2,75 % p. a.), der erwartete Rententrend mit 2,50 % p. a. (Vorjahr: 2,50 % p. a.) berücksichtigt. Es wurde von dem Wahlrecht nach Artikel 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB Gebrauch gemacht, den Zuführungsbetrag aus der geänderten Bewertung aufgrund des BilMoG auf 15 Jahre gleichmäßig zu verteilen. Zum 31. Dezember 2014 ergeben sich hieraus bei den Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen Fehlbeträge von 5.115 T€ für laufende Pensionen und 3.866 T€ für Anwartschaften.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen mit dem notwendigen Erfüllungsbetrag. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,75 % p. a. (Vorjahr: 2,75 % p. a.) berücksichtigt. Für die übrigen Preis- und Kostensteigerungen wurden 1,50 % p. a. (Vorjahr: 1,50 % p. a.) angesetzt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen zwischen 2,90 % p. a. (Vorjahr: 3,47 % p. a.) und 4,53 % p. a. (Vorjahr: 4,89 % 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.

Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs zum Bilanzstichtag auf Euro umgerechnet.

BILANZERLÄUTERUNGEN**(1) Vorräte**

in T€	2014	2013
Hilfs- und Betriebsstoffe	16.126	14.700
Waren	568	454
	16.694	15.154

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2014	2013
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.437	12.125
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	22.047	20.336
davon aus Lieferungen und Leistungen/Verbindlichkeiten	(3.870)	(-3.350)
davon aus sonstigen Forderungen	(18.177)	(23.686)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.887	2.472
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.887)	(2.472)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	35.866	51.900
davon aus Lieferungen und Leistungen	(31.320)	(36.550)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(4.546)	(15.350)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	5.589	9.794
Summe	77.826	96.627

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Vorjahr 17 T€ mit einer Restlaufzeit über einem Jahr enthalten.

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2014 88.938.200,00 € und teilt sich wie folgt auf:

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

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

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

(4) Eigenkapitalspiegel

in T€	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Eigenkapital
Stand zum 01.01.2014/ Stand zum 31.12.2014	88.938	48.050	5.446	142.434

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

(5) Rückstellungen

in T€	2014	2013
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	49.492	45.643
Sonstige Rückstellungen	159.386	165.032
	208.878	210.675

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 22.663 T€ sowie für Anwartschaften von 8.864 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von rund 103 Mio. € (Pflichtrückstellung gemäß § 249 Abs. 1 HGB) enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für Vergütungsnachzahlungen an Mitarbeiter, künftige Jubiläumsszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen gemäß § 249 Abs.1 Nr. 1 HGB, Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen Auflagen, Prozessrisiken und für ausstehende Rechnungen sowie Rückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB a. F., die nach Artikel 67 Abs. 3 EGHGB beibehalten wurden.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	2014			2013		
	insges.	davon Restlaufzeit		insges.	davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	376.766 ¹⁾	30.978	192.437	354.124 ¹⁾	29.027	187.398
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45.241	45.241	0	31.448	31.448	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	25.231	25.231	0	16.844	16.844	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(47.979)	(47.979)	(0)	(56.508)	(56.508)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(-22.748)	(-22.748)	(0)	(-39.664)	(-39.664)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	264	264	0	3	3	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(264)	(264)	(0)	(3)	(3)	(0)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	32.277	32.277	0	19.522	19.522	0
davon aus Steuern	(2.858)	(2.858)	(0)	(2.800)	(2.800)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.230)	(1.230)	(0)	(1.239)	(1.239)	(0)
Summe	479.779	133.991	192.437	421.941	96.844	187.398

¹⁾ Die Verbindlichkeiten gegenüber inländischen Kreditinstituten sind durch Negativklauseln besichert.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(7) Umsatzerlöse

in T€	2014	2013
Personennahverkehr ¹⁾	383.575	387.178
Vermietung und Verpachtung (einschl. Vermietung von Werbeflächen)	14.324	14.141
Sonstiges	25.805	22.966
	423.704	424.285
davon aperiodisch ²⁾	-4.813	5.396

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 die Jahre 2013 und 2014 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 (-4.352 T€) enthalten.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2014	2013
Sonstige betriebliche Erträge	49.360	46.875
davon aperiodisch	4.333	5.560
(im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Schaden- und Kostenerstattungen für frühere Jahre)		

(9) Materialaufwand

in T€	2014	2013
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	57.872	57.193
Aufwendungen für bezogene Leistungen	156.320	155.520
	214.192	212.713

(10) Personalaufwand

in T€	2014	2013
Löhne und Gehälter	181.622	175.640
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	37.714	38.332
	219.336	213.972
davon für Altersversorgung und für Unterstützung	3.388	4.903
davon aperiodisch (im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Zuführung zur Rückstellung für Abfindungen und zur Wettbewerbsrückstellung)	3.134	3.399

Für nach dem 1. Juli 2004 abgeschlossene Altersteilzeitvereinbarungen sowie für Langzeitkonten wurde zur Sicherung der Wertguthaben ein Wertdepot angelegt. Der Depotwert beträgt zum 31. Dezember 2014 8.954 T€.

(11) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr gemäß § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB in Höhe von 14 T€ (Vorjahr: 1.613 T€) vorgenommen.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von 278 T€. Diese resultieren im Wesentlichen aus dem Selbstbehalt bei Haftpflichtleistungen in Höhe von 113 T€ und Versicherungsbeiträgen in Höhe von 58 T€. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Aufwendungen aus Währungsumrechnung in Höhe von 2 T€ (Vorjahr: 2 T€).

(13) Beteiligungsergebnis

in T€	2014	2013
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6.502	5.569
Erträge aus Beteiligungen	3.877	2.928
davon aus verbundenen Unternehmen	(3.876)	(2.850)
Abschreibungen auf Beteiligungen	885	4.000
Aufwendungen aus Verlustübernahme	230	0
	9.264	4.497

Das Beteiligungsergebnis enthält eine Abschreibung auf die Beteiligung an der HanseCom GmbH in Höhe von 885 T€ (im Vorjahr: Abschreibung der Beteiligung an BeNEX GmbH in Höhe von 4.000 T€).

(14) Zinsergebnis

in T€	2014	2013
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	939	931
davon aus verbundenen Unternehmen	(923)	(931)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	889	997
davon aus verbundenen Unternehmen	(242)	(220)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(0)	(19)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(449)	(521)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-24.197	-21.577
davon an verbundene Unternehmen	(-136)	(-157)
davon aus Aufzinsungen	(-7.335)	(-7.873)
	-22.369	-19.649

(15) Außerordentliches Ergebnis

Das außerordentliche Ergebnis beinhaltet ausschließlich außerordentliche Aufwendungen aus Unterschiedsbeträgen im Rahmen der Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 im Zusammenhang mit der erstmaligen Anwendung des BilMoG.

SONSTIGE ANGABEN

(16) Abschlussprüferhonorare

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2014	2013
Abschlussprüfungsleistungen	94	91
Andere Bestätigungsleistungen	14	20
Sonstige Leistungen	82	16
Steuerberatungsleistungen	28	42
	218	169

Von den in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für Steuerberatungsleistungen und sonstige Leistungen wurden im Geschäftsjahr 8 T€ aufgelöst.

(17) Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

Cross-Border-Lease-Verträge

Allgemeines, Art und Zweck

Es besteht ein Finanzierungs-Leasingvertrag für U-Bahn-Fahrzeuge, welcher zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurde. Aus dem Finanzierungs-Leasingvertrag ergibt sich gegenüber ausländischen Leasinggebern eine Haftung in Höhe von 23.838 T€, für die in gleicher Höhe Rückgriffsforderungen gegenüber einem inländischen Kreditinstitut bestehen. Die Verbindlichkeiten werden durch die Sicherungsübereignung von U-Bahn-Fahrzeugen besichert. Aus einer Cross-Border-Leasing-Transaktion über Fahrgastschiffe bestehen Verpflichtungen aus Kaufpreiszahlungen in NZD der HOCHBAHN gegenüber ATG/HADAG AG, die mit Forderungen an ATG/HADAG AG in gleicher Höhe aus Mietzahlungen in NZD rätierlich deckungsgleich verrechnet werden.

Risiken und Vorteile

Aus den Cross-Border-Lease-Transaktionen konnte die HOCHBAHN Barwertvorteile erzielen. Die zum 31. Dezember 2014 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen 1.158 T€.

Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurden zwei Darlehen in NZD (83.239 T€) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrag- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der Mark-to-Market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt +4.661 T€. Bei den nach § 254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch, sodass sich hieraus keine Risiken für die HOCHBAHN ergeben.

(18) Haftungsverhältnisse

Verbindlichkeiten aus Bürgschaften 4.804 T€.

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit vertraglichen Verpflichtungen von mittelbaren HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaften gegenüber ihren Auftraggebern aus Verkehrs- und Leistungsverträgen. Mit einer Inanspruchnahme ist nicht zu rechnen. Die HOCHBAHN als Muttergesellschaft überwacht die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen ihrer Beteiligungsgesellschaften.

(19) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 315.569 T€. Hierin sind 950 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(20) Angaben zu den Arbeitnehmern

	2014	2013
Personal und Betrieb	2.961	2.967
Technik	844	823
Unternehmenssteuerung und Finanzen	420	390
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	453	425
	4.678	4.605
Auszubildende	140	122

(21) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2014 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstands beliefen sich auf 1.255 T€, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	Herr Elste	Herr Sieg	Frau Riedel	Herr König	Herr Lang
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	260	109	180	180	175
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	13	13	14	17	10
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	83	66	46	46	43
Summe	356	188	240	243	228

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt 5.387 T€. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2014 472 T€ gezahlt.

(22) Organe der Gesellschaft**Mitglieder des Aufsichtsrats****Frank Horch, Hamburg**

Vorsitzender, Senator,
Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Max Leininger*, Hamburg

Stellvertretender Vorsitzender,
Gewerkschaftssekretär, ver.di

Martin Huber, Hamburg

Amtsleiter, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg

Senatsdirektorin, Finanzbehörde

Holger Lange, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Stadt-
entwicklung und Umwelt

Andreas Rieckhof, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen,
Hamburg**

Geschäftsführer, HGV Hamburger
Gesellschaft für Vermögens- und
Beteiligungsmanagement mbH

Martina Plag, Hamburg

Geschäftsführerin, Hachenberg und
Richter Unternehmensberatung GmbH

Claudia Plath, Hamburg

Managing Director Finance, ECE
Projektmanagement GmbH & Co. KG

Anne-Louise Quiring*, Hamburg

Gewerkschaftssekretärin, ver.di

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Karin Fritsche*, Hamburg

Bereichsleiterin, TEREG
Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, Hamburg

Bereichsleiter, Datenschutz-
beauftragter der HOCHBAHN

Heinrich Hanebuth*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Norbert Klang*, Hamburg

Sachbearbeiter Öffentlichkeits-
arbeit, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

**Marlies Schneider-Polich*,
Hamburg**

U-Bahn-Fahrerin, Mitglied des
Betriebsrats der HOCHBAHN

* Vertreter der Arbeitnehmer

Mitglieder des Vorstands

Günter Elste, Vorsitzender
Ressort Unternehmenssteuerung

Jens-Günter Lang
Ressort Technik

Ulrike Riedel
Ressort Personal und Betrieb

**Ausgeschiedene Mitglieder
des Vorstands**
zum 30. Juni 2014

Helmut König
Ressort Finanzen

Ulrich Sieg
Ressort Betrieb und Infrastruktur

(23) Name und Sitz des Mutterunternehmens

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH,
Gustav-Mahler-Platz 1, 20354 Hamburg.

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Die HGV stellt den befreienden Konzernabschluss und -lagebericht gemäß § 291 HGB
für den größten Kreis von Unternehmen auf.

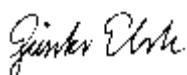
Alleinige Anteilseignerin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

(24) Jahresergebnis

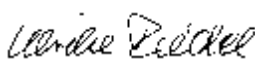
Der Abschluss der Hamburger Hochbahn AG weist aufgrund der Verlustübernahme ein
ausgeglichenes Jahresergebnis aus.

Hamburg, den 27. März 2015

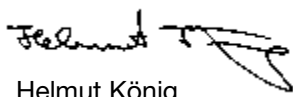
Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



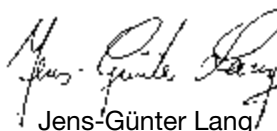
Günter Elste



Ulrike Riedel



Helmut König



Jens-Günter Lang

ANTEILSBESITZ DER HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2014¹⁾

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital T€	Beteiligung		Ergebnis 2014 T€	Beherrschungs- und Gewinnab- führungsvertrag
		Name	%		
BeNEX GmbH, Hamburg ²⁾	64.425	HOCHBAHN	51,0	1.397	–
agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg	–5.638	HOCHBAHN BeNEX	51,0 49,0	–3.856	–
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg	4.096	HOCHBAHN	100,0	0	ja ³⁾
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	100,0	0	ja ⁴⁾
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	55.984	HOCHBAHN	100,0	–54	–
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungs- gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	3.140	–
Friedrich Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH, Hamburg	4.163	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	133	HOCHBAHN	100,0	5	–
SBG Süderelbe Bus GmbH, Hamburg	2.000	HOCHBAHN	100,0	0	ja
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	56,0	0	ja ⁴⁾
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug- Gesellschaft mbH	601	HOCHBAHN	100,0	0	ja

¹⁾ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

²⁾ Angabe der Vorjahreszahlen

³⁾ Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH.

⁴⁾ Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung,

Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 31. März 2015

RBS RoeverBroennerSusat GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

(Dr. Wawrzinek)	(Dr. Dannenbaum)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2014 durch mündliche und schriftliche Berichte des Vorstands regelmäßig über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen. Der Aufsichtsrat hat einen Finanzausschuss, einen Verkehrsausschuss und den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2014 haben der Aufsichtsrat vier Sitzungen, der Finanzausschuss zwei Sitzungen und der Verkehrsausschuss drei Sitzungen (davon eine Sondersitzung im Zusammenhang mit Expansionsvorhaben) abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2014 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten RBS RoeverBroennerSusat GmbH & Co. KG, Hamburg, geprüft worden. Die Prüfung hat keine Beanstandungen ergeben. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde erteilt.

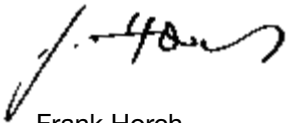
Die Prüfungsberichte haben den Aufsichtsratsmitgliedern vorgelegen. Ferner hat der Abschlussprüfer in der Bilanzsitzung des Finanzausschusses über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet.

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

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2014 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 24. Juni 2015

Der Aufsichtsrat

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Horch', written in a cursive style.

Frank Horch
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von dem Vorstand und den Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte).

Die Tochtergesellschaften der HOCHBAHN

Alster-Touristik GmbH (ATG)

Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)

HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)

BeNEX GmbH (BeNEX)

TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

haben im Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

- **4.2.1 Satz 1 und Satz 3 HCGK:**

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

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

- **4.2.2 HCGK:**

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

Aufgrund des Gesellschafterstatus der HOCHBAHN werden Mitglieder der Geschäftsführung der Tochtergesellschaften ATG, FFG, HADAG und TEREK grundsätzlich entsendet und nicht im Wege von Auswahlverfahren gewonnen.

- **4.2.5 Absatz 2 und Absatz 4 HCGK:**

„Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung soll fixe und variable Bestandteile umfassen. Die variable Vergütung soll einmalige sowie jährlich wiederkehrende, an den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten sowie auch Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter enthalten. Es sollen Vertragstantiemen in Form von Ziel- und Leistungsvereinbarungen abgeschlossen werden. Hierbei sind Ziele und Zielerreichungsgrade eindeutig zu definieren und zu quantifizieren. Eine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele oder der Vergleichsparameter soll ausgeschlossen sein. Für außerordentliche, nicht vorhergesehene Entwicklungen soll eine Begrenzung der variablen Vergütung vereinbart werden. Der Anteil der Tantieme an der Gesamtvergütung soll 50% nicht überschreiten.“

Bei Abschluss von Anstellungsverträgen soll vereinbart werden, dass Zahlungen an ein Mitglied der Geschäftsführung bei vorzeitiger Beendigung der Geschäftsführertätigkeit einschließlich Nebenleistungen den Wert von höchstens zwei Jahresgrundvergütungen zuzüglich einer variablen Jahresvergütung in Höhe der im Jahr des Ausscheidens zustehenden Tantieme betragen (Abfindungs-Cap), jedoch nicht mehr als die Gesamtvergütung geleistet wird, die dem Mitglied der Geschäftsführung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages zugestanden hätte. Wird der Anstellungsvertrag aus einem vom Mitglied der Geschäftsführung selbst zu vertretenden wichtigen Grund beendet, erfolgen keine Zahlungen an das Mitglied der Geschäftsführung.“

Bei der Tochtergesellschaft BeNEX fehlt als Bestandteil der variablen Vergütung eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung.

Über die Inhalte der Dienstverträge der Geschäftsführer ist nach Maßgabe des Konsortialvertrages zunächst ein einvernehmlicher Beschluss der Gesellschafter zu fassen. Die Aufnahme einer Regelung mit langfristiger Anreizwirkung wird zeitnah angestrebt.

• **4.2.6 Satz 1 und Satz 2 HCGK:**

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

Bei der Tochtergesellschaft BeNEX wird entsprechend der Anforderung des Gesellschafters INPP die Gesamtsumme der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung ausgewiesen. Bei der Tochtergesellschaft TEREK ist die Zustimmung zur Veröffentlichung der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung noch nicht durch den Minderheitsgesellschafter Vattenfall erteilt worden.

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

in T€	Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	Nebeneleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	Summe
FFG Olaf Lilla	126	35	43	204
ATG Gabriele Müller-Remer	42	2	12	56
HADAG Gabriele Müller-Remer	84	5	23	112

Daneben besteht eine Rückstellung für Pensionsverpflichtungen gegenüber Frau Müller-Remer in Höhe von rund 166 T€ (anteilig).

• **5.3.1 HCGK:**

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

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

- **5.3.2 HCGK:**

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

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

- **6.2 HCGK:**

„Von der Gesellschaft veröffentlichte Informationen über das Unternehmen sollen auch über die Internetseite der Gesellschaft zugänglich sein. Hierzu zählen u. a. der Gesellschaftsvertrag, der Lagebericht, der um den Anhang erweiterte Jahresabschluss und die Entsprechenserklärung zum HCGK.“

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

Hamburg, den 21. April 2015

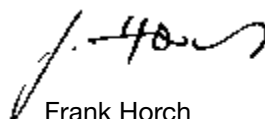
Hamburg, den 6. April 2015



Günter Elste
Vorstand




Ulrike Riedel



Frank Horch
Aufsichtsrat, Vorsitzender



Helmut König



Jens-Günter Lang

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (www.agilis.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, BeNEX GmbH 49 % | Geschäftszweck: Betrieb von Schienenpersonennahverkehr in Bayern: Regensburger E-Netz inklusive Donautalbahn | Triebwagen: 26 | Mitarbeiter: 162



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Schiffsverkehr zum Zwecke der Touristik, vorwiegend auf der Alster und ihren Kanälen | Schiffe: 18 | Mitarbeiter: 50



BeNEX GmbH (www.benex.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, INPP Public Infrastructure Germany GmbH & Co. KG 49 % | Geschäftszweck: Leitung einer Unternehmensgruppe, die Verkehrsleistungen aller Art außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg erbringt, unabhängig ob schienen- oder straßengebunden, sowie der Kauf, das Halten und die Veräußerung solcher Beteiligungen in vorstehendem Tätigkeitsbereich inklusive aller damit einhergehenden Finanzierungs-, Vermittlungs-, Beratungs- und sonstigen Dienstleistungen (soweit diese nicht KWG-rechtlich genehmigungs- oder erlaubnispflichtig sind) | Mitarbeiter: 25



Fahrzeugtechnik
Handwerk • Innovation

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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Instandhaltung von Nutzfahrzeugen aller Art, insbesondere von Bussen; technisches und kaufmännisches Flottenmanagement für die Busflotte der HOCHBAHN; Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen der U-Bahn; Bau und Umbauten von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 276



Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH (www.jasper.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadtbusse: 104; angemietete Dieselhybridbusse: 7; Reisebusse: 5; gestellte Gelenkbusse: bis zu 32 | Mitarbeiter: durchschnittlich 378



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Personenverkehr mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe | Schiffe: 24 | Mitarbeiter: 85



HanseCom (www.hansecom.com)

Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 26 %, Siemens AG 74 % | Geschäftszweck: Als Gemeinschaftsunternehmen der Siemens AG und Hamburger Hochbahn AG entwickelt HanseCom integrierte IT-Lösungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit 25 Jahren Branchenkenntnis liefert HanseCom wirtschaftliche, innovative und attraktive Mobilitätslösungen und stellt dies als verlässlicher Partner von mehr als 60 Verkehrsunternehmen täglich unter Beweis. Weitere Informationen unter: www.hansecom.com | Mitarbeiter: 155



HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste und Betriebsangehörigen, Schutz der Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen. Durchführung von Fahrkartenprüfungen, Erhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes | Mitarbeiter: 405



HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH

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



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 100 % | Geschäftszweck: Bereitstellung von gesellschaftseigenen Wohnungen an Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns | Wohnungen: 2 041 | Mitarbeiter: 45



HW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 24,9 %, DSM Deutsche Städte-Medien GmbH 75,1 % | Geschäftszweck: Aufbau, Bewirtschaftung, Vermietung von Werbeflächen auf Bahnhöfen, Vermarktung und Gestaltung der Werbung an und in Bussen und Bahnen | Mitarbeiter: 2



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 56 %, Vattenfall Europe 25 %, Germanischer Lloyd 6 %, VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein 5 %, Handelskammer Hamburg 4 %, Handwerkskammer Hamburg 4 % | Geschäftszweck: Förderung, Betreuung und Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie innovativer elektrischer Antriebs- und Versorgungssysteme in Hamburg | Mitarbeiter: 10



SBG Süderelbe Bus GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Bus-Linienverkehre im Auftrag der HOCHBAHN, Betrieb einer eigenkonzessionierten Linie im Landkreis Harburg | Stadtbusse: 49; angemietete Dieselhybridbusse: 3 | Mitarbeiter: durchschnittlich 132



TEREK Gebäudedienste GmbH (www.terek.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56 %, Vattenfall Europe 44 % | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherheits- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1582



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 69,2 %, Autokraft 11,7 %, VHH 11,5 %, Jasper 2,9 %, sechs weitere Anteilspakete 4,6 % | Geschäftszweck: Betrieb des Zentralen Omnibusbahnhofs, Vermietung von Ladenflächen, Gaststätten | Mitarbeiter: 10

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 und Kommunikation
Bereich Strategische Unternehmenssteuerung
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG

Fotografie

Marc-Oliver Schulz
Dirk Uhlenbrock
Wolfgang Huppertz

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
hochbahn.de