

Mobilität im Wandel

HOCHBAHN im Überblick

	2009	2008	2007
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	360,4	339,5	328,4
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGv	58,4	59,7	59,8
Kostendeckungsgrad (in %)	88,1	87,1	86,9
Anlagevermögen	646,1	622,5	605,2
Bilanzsumme	730,7	700,7	719,9
Bruttoinvestitionen	151,9	191,9	131,5
Mitarbeiter			
	4.413	4.416	4.398
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	206,8	204,3	198,0
Personenkilometer (in Mio.)	643,3	635,6	616,0
Investitionen (in Mio. €)	27,2	39,1	32,2
Busse	718	726	702
Linien	114	110	112
Haltestellen	1.325	1.303	1.299
Schienenverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	194,9	189,6	184,4
Personenkilometer (in Mio.)	1.145,4	1.131,6	1.101,2
Investitionen (in Mio. €)	120,4	149,3	94,1
U-Bahn-Wagen	749	749	749
Linien	3	3	3
Haltestellen	89	89	89

Entwicklung der Fahrgastzahlen (in Tausend)

	U-Bahn 184.448	Bus 198.003	382.451
2007	U-Bahn 189.551	Bus 204.316	393.867
2008	U-Bahn 194.858	Bus 206.768	401.626
2009			

Verteilung Personen-Kilometer (in Tausend)

	U-Bahn 1.101.153	Bus 615.999	1.717.152
2007	U-Bahn 1.131.622	Bus 635.640	1.767.262
2008	U-Bahn 1.145.360	Bus 643.266	1.788.626
2009			

Mit einer weiterhin überdurchschnittlichen Steigerung der Fahrgastzahlen hat die HOCHBAHN erstmals die beeindruckende Marke von 400 Millionen Fahrgästen jährlich übersprungen. Als größter Partner im Hamburger Verkehrsverbund wollen wir auch zukünftig der anerkannte Maßstab für Komfort, Sicherheit, Sauberkeit und Zuverlässigkeit sein.

Die Hamburger Hochbahn AG ist ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiertes und geführtes Unternehmen, das sich im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg befindet. Mit rund 4.400 engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und über einer Million Kunden täglich sind wir das zweitgrößte Nahverkehrsunternehmen Deutschlands sowie der größte Partner im Hamburger Verkehrsverbund (HVV).

Die HOCHBAHN realisiert auf drei U-Bahn- und 114 Buslinien hochwertige und attraktive Verkehrsleistungen für Hamburg. Wir bieten den Menschen in der wachsenden Metropolregion umweltfreundliche und bequeme Mobilität. Für uns als innovatives und modernes Dienstleistungsunternehmen stehen die Fahrgäste und ihre Zufriedenheit im Mittelpunkt. Verlässlichkeit, Qualität und Wirtschaftlichkeit bilden die Basis unserer täglichen Arbeit. Nicht zuletzt deshalb zählt die HOCHBAHN zu den erfolgreichsten Nahverkehrsunternehmen Europas.

Die HOCHBAHN-Aktivitäten außerhalb Hamburgs, aktuell fünf erfolgreiche Schienen- und zwei Busverkehrsunternehmen, sind seit 2007 in der BeNEX GmbH gebündelt.

Wir sorgen seit fast 100 Jahren dafür, dass die Menschen in Hamburg mobil sind und bleiben. Die HOCHBAHN setzt immer wieder Akzente im Stadtbild. Mobilität im Wandel ist eine Zeitreise durch unsere Unternehmensgeschichte.

Mobilität im Wandel.

Das Jahr im Überblick	02
Top-Thema: Elektromobilität	04
Management Prolog der Aufsichtsratsvorsitzenden (08) Vorwort des Vorstands (10) Unternehmensstrategie (14)	08
Mobilität im Wandel	18
Fokus-Thema: Hamburger Ausbildungszentrum	28
Lagebericht Geschäft und Rahmenbedingungen (31) Wirtschaftliche Lage (48) Risikobericht (53) Nachtragsbericht (56) Prognosebericht (56)	30
Jahresabschluss Bilanz (60) GuV (61) Anlagenspiegel (62) Anhang (64) Bestätigungsvermerk (78)	59
Weitere Informationen Bericht des Aufsichtsrats (80) Entsprechenserklärung (82) Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften (86) Impressum	78

Das Jahr im Überblick



← Januar: Busoffensive 2009

Im Berichtsjahr sind die Fahrgastzahlen im Busbereich im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 % auf über 205 Millionen Passagiere gestiegen. Notwendige Angebotsverstärkungen werden durch die Beschaffung zusätzlicher Busse und die Einstellung von 57 Busfahrern unterstützt.

↓ Juni: Reibungsloser Linientausch U2/U3

Mit dem Linientausch U2/U3 schließt die HOCHBAHN am 29. Juni ein hoch anspruchsvolles Großprojekt erfolgreich ab: Da nun östlich des Berliner Tors 120 Meter lange Züge eingesetzt werden können, kommt es dort nicht mehr zu Kapazitätsengpässen. Das U-Bahn-Netz ist für weitere Fahrgastzahlensteigerungen gerüstet. Trotz halbjähriger Sperrung der U2 mit spürbaren Auswirkungen für sehr viele Fahrgäste erhält die HOCHBAHN von ihnen Bestnoten für die Information.

↓ Juli: Aktionstag „Klima und Umwelt“

Rund 5.000 Besucher nutzen am 12. Juli die Gelegenheit, auf dem HOCHBAHN-Betriebsgelände täglich praktizierten Umwelt- und Klimaschutz hautnah zu erleben. Ein spannender Blick hinter die Kulissen mit Live-Experimenten, emissionsfreien Fahrerlebnissen, Mitmachaktionen und verblüffenden Entdeckungen, der gleichzeitig die Augen dafür öffnet, wie einfach und bequem ein persönlicher Beitrag sein kann. Jede Fahrt mit den Bussen und U-Bahnen der HOCHBAHN hilft nicht nur, mehr als über 160.000 Tonnen CO₂ jährlich zu vermeiden, sondern ist auch ein wichtiger Beitrag zur Ressourcenschonung.



↓ Oktober: U4 – erste Tunnelröhre fertiggestellt

Ein wichtiger Meilenstein des Großbauprojekts U4 ist erreicht: Nach 15-monatiger Schwerstarbeit und einem 2,8 Kilometer langen Weg im anspruchsvollen Hamburger Untergrund, der viele unvorhergesehene Überraschungen bereithielt, erreicht die Tunnelbohrmaschine V.E.R.A. (Von der Elbe Richtung Alster) 25 Wochen später als ursprünglich geplant den Zielschacht auf dem Anleger Jungfernstieg. Damit ist der Rohbau der ersten Tunnelröhre fertiggestellt.



↑ Oktober: Projektstart Bahnhof Barmbek

Am Bahnhof Barmbek, einem der größten Knotenpunkte im Hamburger Nahverkehr, beginnen die Arbeiten zur Neugestaltung der Busumsteigeanlage und der U-Bahn-Schalterhalle sowie die Optimierung des barrierefreien Zugangs. Bis 2013 wird die HOCHBAHN eine moderne Busanlage errichten sowie die Zugangsmöglichkeiten vom Wiesendamm zur U-Bahn-Haltestelle erweitern. Das führt zukünftig zu einer Optimierung der Fahrgastströme und schafft kürzere Wege für umsteigende Fahrgäste.

→ November: Emissionsfrei im Linienvkehr

Am 16. November stellen die HOCHBAHN und die Daimler-Tochter EvoBus gemeinsam den Prototypen der neuesten Brennstoffzellen-hybridbus-Generation in Hamburg vor. Die HOCHBAHN übernimmt beim Einsatz moderner Technologien eine Vorreiterrolle und setzt auf die langfristige serienreife Entwicklung emissionsfreier Fahrzeuge. Ziel ist es, 2010 die ersten zehn Brennstoffzellenhybridbusse der neuesten Generation zu beschaffen. Auch die ersten zehn Dieselhybridbusse sollen 2010 im Liniendienst der HOCHBAHN in Betrieb gehen.



Elektromobilität



Zero Emission ist das Ziel der HOCHBAHN. Bis zur Marktreife komplett abgasemissionsfreier Brennstoffzellenhybridbusse ist der Einsatz von Dieselhybridbussen ein wichtiger Beitrag zur technologischen Weiterentwicklung. Auf der Schiene leistet die U-Bahn bereits seit ihrer Betriebsaufnahme 1912 ihren Beitrag zum Klimaschutz. Zukünftig soll auch die geplante Stadtbahn zu einer emissionsfreien Mobilität in Hamburg beitragen.



Überzeugende Vorteile der Elektromobilität

- Die hohe Abhängigkeit des Verkehrssektors vom Öl wird minimiert.
- Nicht nur Schadstoff-, auch Lärmemissionen sinken deutlich. Komfort und Lebensqualität für Fahrgäste und Anwohner werden so spürbar gesteigert.
- Emissionsfreie Antriebe leisten einen unverzichtbaren Beitrag zum Erreichen der ehrgeizigen Klimaschutzziele: Bis 2020 soll der lokale CO₂-Ausstoß in Hamburg gegenüber 1990 um 40 %, bis 2050 sogar um 80 % reduziert werden.
- Durch den Einsatz von Technologien zur Speicherung und Nutzung der Bremsenergie steigert Elektromobilität zusätzlich die Energieeffizienz. Selbst bei teilelektrischen Antrieben werden so der Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emission deutlich reduziert.
- Langfristiges Ziel muss sein, ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu verwenden. Damit wird die Elektromobilität auch zum Motor für deren Ausbau.

Auf neuen Wegen in die Zukunft

Klima- und Ressourcenschutz ist nicht nur die zentrale Herausforderung der Zukunft, sondern bereits der Gegenwart. Volle Mobilität bei null Schadstoffemission lautet die Vision der HOCHBAHN. Dabei ist in Zeiten des Klimawandels und angesichts der endlichen Verfügbarkeit fossiler Energieträger ein Umdenken bereits heute zwingend erforderlich.

Der Verkehrssektor, besonders der Straßenverkehr, ist seit Jahren durch Wachstum geprägt. Parallel zum Kraftstoffgesamtbedarf steigen die Emissionen von Schadstoffen, Abgasen und Lärm.

Um das erhöhte Verkehrsaufkommen vom Energieverbrauch und dem Anstieg schädlicher Umwelteinflüsse zu entkoppeln, bedarf es einer zeitnahen Realisierung emissionsfreier bzw. -armer Fahrzeuge auch im öffentlichen Personennahverkehr. Die HOCHBAHN sieht den forcierten Einsatz elektrischer Antriebe zudem auch als Zukunftsmodell für einen bezahlbaren



öffentlichen Personennahverkehr. Denn über den Umweltaspekt hinaus gibt es weitere gute Gründe für einen zeitnahen Umstieg auf die Elektromobilität: Bereits ab ca. 2030 wird das Erdöl trotz aller aktuellen Bemühungen unweigerlich so knapp und entsprechend auch teuer sein, dass der wirtschaftliche Betrieb einer Nahverkehrsflotte mit einem hohen Anteil dieselbetriebener Busse nicht mehr möglich sein wird. Eine komplette Umstellung des Fahrzeugparks kann aber nicht von heute auf morgen geschehen. Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte – der optimale Lebenszyklus eines Busses liegt zwischen 11 und 13 Jahren –, immense Investitionsvolumina, deren zeitliche Bündelung nicht zu realisieren wäre, und die Lieferfähigkeit der Fahrzeugindustrie setzen hier ganz klare Grenzen. Die Weichen müssen also jetzt gestellt werden, um die Mobilität und Standortqualität in Hamburg auch für die Zukunft zu sichern.

Langjährige Erfahrung

Bei der HOCHBAHN hat Elektromobilität Tradition. Seit Inbetriebnahme der U-Bahn 1912 sind elektrische Antriebe im Einsatz. 75 % aller Wege im Hamburger ÖPNV werden heute auf der Basis von Elektromobilität – also mit U- oder S-Bahn – zurückgelegt. Mit der Einführung der Stadtbahn wird sich dieser Anteil weiter erhöhen.

Um die Energieeffizienz zu optimieren, nutzt die HOCHBAHN seit 1989 im U-Bahn-System die so genannte Rekuperation: Die Bremsenergie wird in Strom umgewandelt und zurück ins Netz gespeist, um andere Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe anzutreiben. Seit 2007 ermöglicht ein Energiespeicher, überschüssige Bremsenergie zwischenspeichern und bedarfsgerecht wieder abzugeben. Für 2010 ist der Einsatz eines zweiten Energiespeichers geplant.

Bereits 2003 setzte die HOCHBAHN im Rahmen des EU-Projekts CUTE („Clean Urban Transport for Europe“) die ersten komplett abgasemissionsfreien Brennstoffzellenbusse im Linienverkehr in Hamburg ein. Die ursprünglich drei Busse wurden nach erfolgreichem Verlauf 2005 im Folgeprojekt HyFLEET:CUTE auf neun Fahrzeuge aufgestockt – und die HOCHBAHN-Flotte damit zur größten dieser Art in Europa.

Neue Antriebe im Sinne der Umwelt

Die HOCHBAHN ist ein unverzichtbarer Partner der ambitionierten Klimapolitik in Hamburg. Durch den geringen spezifischen Energieverbrauch und die niedrigen spezifischen Emissionen pro Fahrgast und Kilometer sind ihre Verkehrsmittel seit jeher die umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Ressourcenschonung und der sorgsame Umgang mit nicht regenerativen Energieträgern sind bei der HOCHBAHN eine Selbstverständlichkeit. Darüber hinaus nimmt die HOCHBAHN immer wieder eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung und Erprobung neuer Lösungen für eine noch umweltfreundlichere Mobilität ein.

Entscheidende Potenziale zur Emissionsreduktion können vor allem durch die Entwicklung innovativer Antriebstechnologien erschlossen werden. Ab 2010 testet das Unternehmen



gleich zwei innovative Antriebstechnologien: Den seriellen dieselelektrischen Hybridbus und den elektrischen Hybridbus mit Brennstoffzelle. Der Dieselelektrobus ist mit einem im Vergleich zum konventionellen Bus deutlich kleiner dimensionierten Dieselmotor ausgestattet. Dieser arbeitet in einem besonders wirtschaftlichen Drehzahlbereich und treibt nicht mehr die Räder direkt, sondern einen Generator an, der Strom erzeugt. Der hier generierte Strom wird für den Antrieb des Fahrzeugs benötigt. Zusätzlich wird die Bremsenergie in eine leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterie zurückgespeist und ergänzt den Energiehaushalt für Beschleunigungsvorgänge und die Versorgung der Nebenaggregate. Der Dieselmotor wird sogar vorübergehend ausgeschaltet, wenn die Batterie den Energiebedarf des Fahrzeugs decken kann. So fährt der Dieselelektrobus auf Teilstrecken rein elektrisch und komplett abgasemissionsfrei. Unter dem Strich führt das neue Antriebssystem zu deutlichen Kraftstoffeinsparungen und einer entsprechenden Reduktion der CO₂-Emissionen. Sein Einsatz soll in erster Linie der Hybridtechnologie zur Marktreife verhelfen, denn das Ziel bleibt „Zero Emission“. Langfristig setzt die HOCHBAHN daher auf den Brennstoffzellenhybridbus. Das Prinzip ist vergleichbar: Auch er nutzt die Bremsenergie im Rahmen des Energiemanagements, gewinnt den Strom allerdings über die Brennstoffzelle aus Wasserstoff und ist so grundsätzlich emissionsfrei unterwegs.

Die Stadtbahn – ein wichtiger Schritt zur Elektromobilität

Der Ersatz dieselbetriebener Busse durch eine hochmoderne Stadtbahn ist ein weiterer konsequenter Schritt auf dem Weg zur Elektromobilität. Wie die innovativen Brennstoffzellenbusse fährt die Stadtbahn strombetrieben und daher nicht nur ohne schädliche Abgasemissionen, sondern auch besonders leise. Davon profitieren nicht nur die Fahrgäste, sondern auch die Anlieger der Trasse. Gleichzeitig überzeugt sie als ein besonders wirtschaftliches System, um die Straßen zu entlasten: Sie schließt die Kapazitätslücke zwischen dem Busystem, das angesichts der kontinuierlichen Fahrgastzahlensteigerungen schnell an seine Grenzen gerät, und dem deutlich kostenintensiveren U-Bahn-System, das auf vielen Strecken einfach überdimensioniert wäre. Schnell und komfortabel schafft sie neue Verbindungen und zusätzliche Kapazitäten – und bietet damit ideale Voraussetzungen, um die steigenden Mobilitätsbedürfnisse in der wachsenden Stadt Hamburg umweltschonend auch langfristig zu befriedigen.

Prolog der Aufsichtsratsvorsitzenden

Hamburg will mit Weitsicht wachsen und wirtschaftliche Leistung mit hoher Lebensqualität in Einklang bringen. Für beides ist ein starker öffentlicher Nahverkehr eine wichtige Voraussetzung. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung wachsen und gleichzeitig soll der Verkehr in der Stadt verträglicher, umweltgerechter und klimafreundlicher werden. Beiden Anforderungen können wir nur mit einem gut ausgebauten, modernen Nahverkehrsangebot gerecht werden.

Als größtes Verkehrsunternehmen im Hamburger Verkehrsverbund leistet die HOCHBAHN dazu einen herausragenden Beitrag. Die HOCHBAHN hat im Berichtsjahr ihre Leistungen gezielt ausgebaut und die Qualität ihrer Angebote weiter verbessert. Kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen – die HOCHBAHN bringt täglich über eine Million Menschen zuverlässig an ihr Ziel – zeigen das Unternehmen auf dem richtigen Weg.

Mit dem Bau einer modernen Niederflur-Stadtbahn macht Hamburg einen bedeutenden Schritt für zukunftsfähige Mobilität. Die Stadt setzt für die Planung dieses großen Infrastrukturprojekts und für Bau und Betrieb des Netzes auf die Kompetenz der HOCHBAHN. Die Planungen für das erste Teilnetz laufen auf Hochtouren.

Die Stadtbahn ist nicht das einzige Großprojekt, das die HOCHBAHN für Hamburg realisiert: Die erste Tunnelröhre für die U4 wurde im Herbst fertiggestellt. Eine Vorreiterrolle im Feld umweltschonender Innovationen übernimmt die HOCHBAHN mit der Praxiserprobung neuer Busantriebe.



Anja Hajduk

Trotz Angebotsverbesserungen und anspruchsvoller Großprojekte konnte die HOCHBAHN auch 2009 wieder einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Hamburger Haushalts leisten. Die aktuellen Fortschritte bei den vielen zukunftsweisenden Projekten und der wirtschaftliche Erfolg der HOCHBAHN zeigen, dass sich Hamburg als Europäische Umwelthauptstadt 2011 auf sein öffentliches Verkehrsunternehmen verlassen kann.

Anja Hajduk
Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt
der Freien und Hansestadt Hamburg
Vorsitzende des Aufsichtsrats der Hamburger Hochbahn AG

Vorwort des Vorstands

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

in weiten Teilen der Wirtschaft wird 2009 als Krisenjahr in Erinnerung bleiben. Uns freut es umso mehr, dass die HOCHBAHN mit weiterhin überdurchschnittlichen Fahrgastzahlensteigerungen erstmals die magische Marke von 400 Millionen Fahrgästen jährlich übersprungen hat. Auch der Blick in die Zukunft ist vielversprechend: Die Zeichen für den ÖPNV in Deutschland stehen auf Wachstum. Ein zunehmendes Umweltbewusstsein, gestiegene Mobilitätsbedürfnisse und angesichts der hohen Kraftstoffpreise auch individuelle Wirtschaftlichkeitsüberlegungen bewegen immer mehr Menschen dazu, den Pkw öfter einmal stehen zu lassen. Einen wesentlichen Anreiz dafür können wir als Verkehrsunternehmen entscheidend beeinflussen: die Qualität. Als größter Partner im Hamburger Verkehrsverbund ist es die HOCHBAHN, die im Wesentlichen den Maßstab für Komfort, Sicherheit, Sauberkeit und Zuverlässigkeit setzt.

Aktuell stehen wir vor großen Herausforderungen, um die Weichen für die Mobilität der Zukunft neu zu stellen. Die steigende Nachfrage zu bewältigen und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit des Angebots sicherzustellen, ist nur eine davon. In Anbetracht des Klimawandels und seiner Auswirkungen ist jetzt ein Umdenken zwingend erforderlich. Nur eine neue Mobilitätskultur mit umweltfreundlicheren Fortbewegungsmitteln und -modellen kann die Lebensqualität künftiger Generationen sichern. Die HOCHBAHN nimmt mit ihrem Angebot auch hier eine Schlüsselrolle ein.

Viele unserer Großprojekte müssen vor diesem Hintergrund noch forciert werden. Ein Kernthema ist die Elektromobilität. Sie bündelt eine Vielzahl zukunftsfähiger Lösungsansätze. Ein wichtiger Beitrag ist die Erprobung umweltschonender Antriebstechnologien. Zwei davon setzt die HOCHBAHN ab 2010 im Praxistest ein. Serielle Dieselhybridbusse mit deutlich geringerer Abgasemission im innerstädtischen Verkehr sind ein erster Schritt. Die Zukunft gehört unserer Überzeugung nach jedoch dem Brennstoffzellenhybridbus – und damit dem Ziel „Zero Emission“. Dass derzeit in mehreren Förderprojekten intensiv an der Bereitstellung auch wirtschaftlich betrachtet marktreifer Fahrzeuge, Speichermedien und Infrastrukturen gearbeitet wird, stimmt uns optimistisch. Kommen wir hier zeitnah zum Ziel, können wir unseren ehrgeizigen Plan, bereits ab 2018 keine Dieselbusse mehr zu beschaffen, in die Tat umsetzen.

Wirtschaftlichkeit und Elektromobilität sind auch die schlagenden Argumente für ein neues Stadtbahnsystem in Hamburg. Die Fahrgastzahlen steigen, Taktverdichtungen beim Bus stoßen schon heute an ihre Grenzen. Zwischen dem Bussystem, in dem Gelenkbusse bis zu 1.300 Fahrgäste stündlich befördern können, und dem U-Bahn-System mit Platz für bis zu 9.600 Kunden klafft eine Kapazitätslücke, die sich betriebs-



Günter Elste

wirtschaftlich optimal durch eine Stadtbahn schließen lässt. Sie befördert bis zu 2.900 Fahrgäste pro Stunde und ist so auch für eine steigende Nachfrage gewappnet. Im Bau ist eine Stadtbahn um ein Vielfaches und auch bei den Betriebskosten deutlich günstiger als eine Ausweitung des U-Bahn-Netzes. Zudem fährt sie lokal komplett schadstofffrei. Damit die Stadtbahn zeitnah wirtschaftlich betrieben werden kann, muss das Tempo bei der Umsetzung allerdings verschärft werden. Unser Ziel: Die Realisierung von 40 Kilometern Stadtbahnnetz bis 2020. Doch zunächst steht im Sommer 2010 die Einleitung des Planstellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt an.

Fortschritte macht der Bau der U4. Im Frühjahr 2010 können wir bereits das Richtfest an der zweiten U4-Haltestelle HafenCity Universität feiern. Das anspruchsvolle Tunnelbauwerk im Magdeburger Hafen ist so weit fortgeschritten, dass die Baugrube Mitte 2010 wieder geflutet werden kann. Nachdem Tunnelbohrer V.E.R.A. Anfang Januar erfolgreich den zweiten Bohrdurchgang gestartet hat, rechnen wir mit der Fertigstellung der zweiten Röhre zum Jahreswechsel. Nach der Inbetriebnahme der U4 im Herbst 2012 wäre der anschließende Sprung über die Elbe auch im Sinne der neuen Mobilitätskultur ein konsequenter Schritt für Hamburg.

Im November – vor Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007 – wurde die HOCHBAHN durch die Freie und Hansestadt Hamburg mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten betraut. Für uns bedeutet diese formale Dokumentation hinsichtlich einer konformen Finanzierungsform des Unternehmens gleichzeitig das Versprechen, unsere Wettbewerbsfähigkeit über das bereits erreichte, hohe Niveau hinaus weiter auszubauen. Um den anspruchsvollen Kriterien des Europäischen Gerichtshofes und der EU-Verordnung gerecht werden zu können, bleiben gezielte Kostensenkungs- und Restrukturierungsmaßnahmen weiterhin eine permanente Aufgabe. Eine Herausforderung, die die HOCHBAHN ohne die Unterstützung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Management, Arbeitnehmervertretern und Aufsichtsrat nicht meistern könnte. Für deren hohes Engagement und Vertrauen möchte ich mich an dieser Stelle im Namen des Vorstands besonders bedanken.

Ihr

A handwritten signature in black ink that reads "Günter Elste". The signature is written in a cursive, slightly stylized script.

Günter Elste
Vorstandsvorsitzender

Der Vorstand



Günther Elste

„Wir Hochbahner schaffen als der maßgebende Mobilitätsdienstleister eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren unserer Metropolregion. Unser Unternehmen ist mit seinem Leistungsangebot und seinen Aktivitäten zur Erweiterung der ÖPNV-Erschließungsdichte ein unverzichtbares Instrument der hamburgischen Stadtentwicklung. Mit ihren vielfältigen und oft pionierhaften Aktivitäten zur Reduzierung von Schadstoffemissionen und zur Schonung nicht regenerativer Energieressourcen prägt die HOCHBAHN selbst und auch mit ihrem Beteiligungsunternehmen hySolutions wichtige Standortfaktoren Hamburgs. Innovation hat bei der HOCHBAHN Tradition. Wir sind ein wichtiger Schrittmacher auf dem Weg in eine lebenswerte Zukunft.“

Ulrike Riedel

„Die Arbeitswelt der HOCHBAHN ist so vielfältig wie attraktiv. Als einer der größten Arbeitgeber in Hamburg bieten wir in den verschiedensten Berufsgruppen anspruchsvollen Raum für persönliches Engagement und Vorankommen. Unsere Mitarbeiter tragen jeden Tag dazu bei, dass die HOCHBAHN als professioneller Dienstleister der wachsenden Metropole, aber auch als rentabel expandierendes Unternehmen erfolgreich ist. Die Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur ist dabei von zentraler Bedeutung, damit jeder und jede Einzelne sein bzw. ihr Wissen, Engagement und die persönlichen Fähigkeiten einbringen kann. So stellen wir als verantwortungsbewusster Arbeitgeber die Weichen für die Zukunft.“



Ulrich Sieg

„Täglich mehr als eine Million Fahrgäste erwarten von uns Hochbahnern ein qualitativ hochwertiges und zuverlässiges Leistungsangebot. Diese hohen Erwartungen werden wir auch künftig durch ständige Modernisierung und Erneuerung unserer Anlagen, Betriebssysteme und Fahrzeugflotten sowie durch bedarfsgerechte Angebotserweiterungen erfüllen. Ich setze dabei auch weiterhin auf das starke Engagement und die guten Serviceleistungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.“

Unternehmensstrategie

Als größter Partner im Hamburger Verkehrsverbund erbringt die HOCHBAHN über 50 % der Nahverkehrsleistungen im Stadtgebiet. Ihre Aufgabe in der wachsenden Metropole geht weit über die der öffentlichen Daseinsvorsorge hinaus: Das Leistungsniveau des Unternehmens beeinflusst im hohen Maße die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts. Eine attraktive, zukunftsfähige Verkehrsanbindung spielt nicht nur für die Neukundengewinnung, sondern auch bei der Stadtentwicklung und -erschließung eine wesentliche Rolle. Anspruchsvolle Klimaschutzziele verlangen nach innovativen Lösungen, die über gesetzliche Vorgaben hinausgehen. Und nicht nur als tief in Hamburg verwurzeltes Unternehmen, auch als einer der größten Arbeitgeber übernimmt die HOCHBAHN im hohen Maße Verantwortung für die Menschen ihrer Stadt. Gleichzeitig stellt der Wettbewerbsmarkt steigende Ansprüche an eine noch wirtschaftlichere Leistungserstellung.

Bereits 1996 stellte sich die HOCHBAHN als Vorreiter in der Branche gezielt auf den Wettbewerb im Nahverkehrsmarkt ein. Kurz vor Beginn des neuen Jahrzehnts kann sie zu Recht ein positives Zwischenresümee ziehen: Der Pioniergeist und die Weitsicht, die die HOCHBAHN-Strategie der letzten Jahre bestimmten, haben sich ausgezahlt. Trotz des deutlich gestiegenen Kostendrucks ist es dem Management gemeinsam mit den hoch engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gelungen, die Qualität und Quantität des Angebots im Heimatmarkt, aber auch den Marktanteil in Deutschland weiter auszubauen und eine Spitzenposition zu behaupten.

Die Strategie der HOCHBAHN basiert auf fünf Säulen:

- Wettbewerbsorientiertes Kostenmanagement
- Fahrgastzahlenorientierte Ertragssteigerungen
- Wachstum durch rentable Expansion
- Einsatz professioneller Steuerungstools
- Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur



Die fünf Säulen der HOCHBAHN-Strategie:

Dank des wettbewerbsorientierten Kostenmanagements konnte die HOCHBAHN ihren Kostendeckungsgrad kontinuierlich verbessern. Ein wesentlicher Faktor: Einvernehmlich mit der Arbeitnehmerseite gelang es dem Unternehmen frühzeitig, ein wettbewerbsfähiges Personalkostenniveau sowie konkurrenzfähige Overheadkosten zu erreichen. Der Erfolg spiegelt sich in über Jahre konstanten Mitarbeiterzahlen in der Muttergesellschaft bei deutlicher Leistungsausweitung und im Rahmen der erfolgreichen Expansionsaktivitäten deutlich gesteigerten Beschäftigtenzahlen im Konzern wider. Ohne die im Rahmen des umfassenden Restrukturierungsprogramms hart erarbeiteten wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen wäre es der HOCHBAHN nicht gelungen, dauerhaft den Hamburger Haushalt zu entlasten, obwohl zugleich anspruchsvolle Zukunftsprojekte und Angebotsanpassungen zu realisieren waren. Angesichts des Wegfalls öffentlicher Mittel bei gleichzeitig steigenden Ansprüchen an Komfort und umweltfreundliche Innovation bleibt die konsequente Kostendisziplin trotz der bereits erreichten Erfolge eine wesentliche Maßgabe.

Ein weiterer entscheidender Bestandteil der Unternehmensstrategie sind fahrgastzahlenorientierte Ertragssteigerungen. Die Realisierung eines nachfrage- und preisgerechten Angebots in der dynamischen und pulsierenden Hansestadt ist eine bleibende Herausforderung. Die im Bundesvergleich bisher eher geringen Fahrpreiserhöhungen können selbst die Preisentwicklungen bei den wesentlichen Kostentreibern nicht ausreichend kompensieren. Leistungsausweitungen aufgrund steigender Fahrgastzahlen sind besonders in den Verkehrsspitzen oft nur mit erheblichen sprungfixen Kosten zu realisieren. Die HOCHBAHN setzt bei der Ausrichtung ihres Angebots auf unter Nachfrage- und Erlösgesichtspunkten größtmögliche Kundenorientierung. Schließlich bleibt die Qualität, unterstützt durch ein starkes Marketing, das überzeugendste Argument, um Gelegenheitsnutzer als Stammkunden zu gewinnen und so eine möglichst optimale Kapazitätsauslastung zu gewährleisten. Die anhaltend positive Entwicklung der Fahrgastzahlen über dem Bundesdurchschnitt bestätigt den Kurs und kommt zugleich Klima und Umwelt zugute.

Auch dass die HOCHBAHN als Branchenvorreiter in Deutschland frühzeitig auf Wachstum durch rentable Expansion gesetzt hat, hat sich bewährt. Zahlreiche Wettbewerbserfolge außerhalb des Heimatmarkts sprechen für sich: Im Rahmen von Ausschreibungen und Akquisitionen konnte sich das Unternehmen immer wieder auch gegen internationale Wettbewerber durchsetzen. Durch die Bündelung der Beteiligungen an ihren Schienen- und Busverkehrsunternehmen außerhalb Hamburgs in der BeNEX GmbH und die Beteiligung eines kapitalstarken Partners 2007 konnte das Expansionstempo noch erhöht werden. Heute betreiben die Beteiligungsgesellschaften Verkehre in zwölf Bundesländern. Obwohl sich der deutsche ÖPNV-Markt 2009 eher verhalten entwickelte, konnte die HOCHBAHN auch im abgelaufenen Geschäftsjahr den Marktanteil weiter ausbauen. Die Beteiligungserträge und die Kostendegressionseffekte im Kerngeschäft entlasten nicht nur zusätzlich den Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg, sondern stärken auch die Position des Unternehmens, um sich langfristig im Nahverkehrsmarkt behaupten zu können.

Die strategische Unternehmenssteuerung trägt maßgeblich zum Erfolg des breit aufgestellten Unternehmens bei. Der Betrieb des komplexen Verkehrssystems aus Bussen, U-Bahnen und bald auch einer Stadtbahn in einer Großstadt wie Hamburg ist nur ein Teil der Herausforderung. Sämtliche Bereiche müssen Hand in Hand arbeiten, um die Verfügbarkeit der Infrastruktur zu sichern, anspruchsvolle Bauprojekte zu realisieren, Fahrzeugentwicklungen, Flotten- und Werkstatt-, Personal-, Beschaffungs- und Informationsmanagement zu einem wirksamen Ganzen zusammenzuführen. Dazu kommen der hohe Anspruch der HOCHBAHN an Service, Sicherheit und Sauberkeit, Fahrgastinformation und Kommunikation. Um bei der vorhandenen Vielfalt und Fertigungstiefe ein wirtschaftliches Handeln und optimale Prozesse zu garantieren und zudem gezielt Synergien im integrierten Konzern zu heben, setzt die HOCHBAHN professionelle Steuerungstools ein. Sie unterstützen geschäftsfeldübergreifend die optimale Zusammenarbeit von Management und Belegschaft und bilden die Basis für einen entscheidenden Vorsprung des Unternehmens: Die konsequente Ausrichtung jedes Einzelnen an einem gemeinsamen Ziel. Die Nachvollziehbarkeit der strategischen Ausrichtung hat zu einer hohen Identifikation aller Mitarbeiter mit den Unternehmenszielen geführt. Durch die Transparenz des aktuellen Zielerreichungsgrads können Zielabweichungen schnell identifiziert und zeitnah Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen werden.

Die fünfte Säule der Unternehmensstrategie ist die gezielte Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur. Über 4.400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bringen ihr Wissen und ihre Erfahrungen in eine äußerst anspruchsvolle Aufgabe ein: Sie sorgen nicht nur dafür, dass täglich über eine Million Fahrgäste verlässlich und sicher ihr Ziel erreichen, sondern übernehmen auch als Partner der ökonomisch und ökologisch ausgerichteten Stadtentwicklungspolitik gesellschaftliche Verantwortung. Eine verbindliche Führungskultur, die sich durch eine hohe Strategie- und Dialogorientierung auszeichnet, ist nach Überzeugung der HOCHBAHN ein wesentlicher Hebel, um das ausgesprochen hohe vorhandene Potenzial an Know-how und Kreativität zu heben, die hohe Motivation der Belegschaft zu fördern und die effiziente, produktive Zusammenarbeit zu unterstützen. Eine regelmäßige Vollerhebung der Mitarbeiterzufriedenheit erleichtert die Identifikation von Stärken und Entwicklungsfeldern und liefert den Anstoß für die gemeinsame Weiterentwicklung der Unternehmenskultur.

Die bisherigen Erfolge bestärken die HOCHBAHN darin, den eingeschlagenen Weg konsequent weiterzuerfolgen und die Strategie für die kommenden Jahre auf dieser Basis weiterzuentwickeln. Denn eine positive Bilanz zu ziehen, bedeutet für das Unternehmen noch keineswegs, schon vollständig am Ziel zu sein.

Mobilität im Wandel

Mit ihrem Verkehrsangebot sorgt die HOCHBAHN seit nun fast 100 Jahren dafür, dass die Menschen in Hamburg mobil sind und bleiben. Neue Quartiere werden erschlossen und durch optimale Verkehrsanbindungen in ihrer Entwicklung unterstützt. Die für 2014 geplante Betriebsaufnahme der Stadtbahn wird durch Rasengleise und die Neu- oder Umgestaltung des Straßenraumes auch wieder neue Akzente im Stadtbild setzen. Die kontinuierliche Neu- und Weiterentwicklung des Verkehrssystems sichert nicht nur die Mobilität, sondern auch die Standortqualität für die kommenden Generationen.



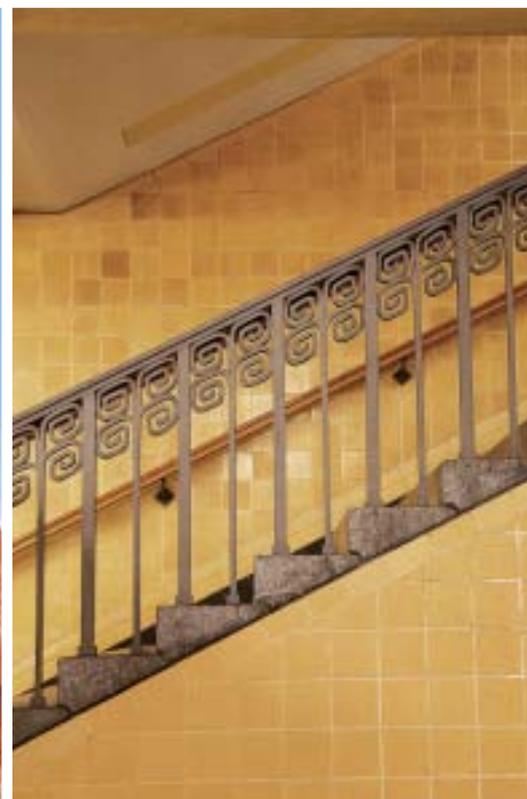
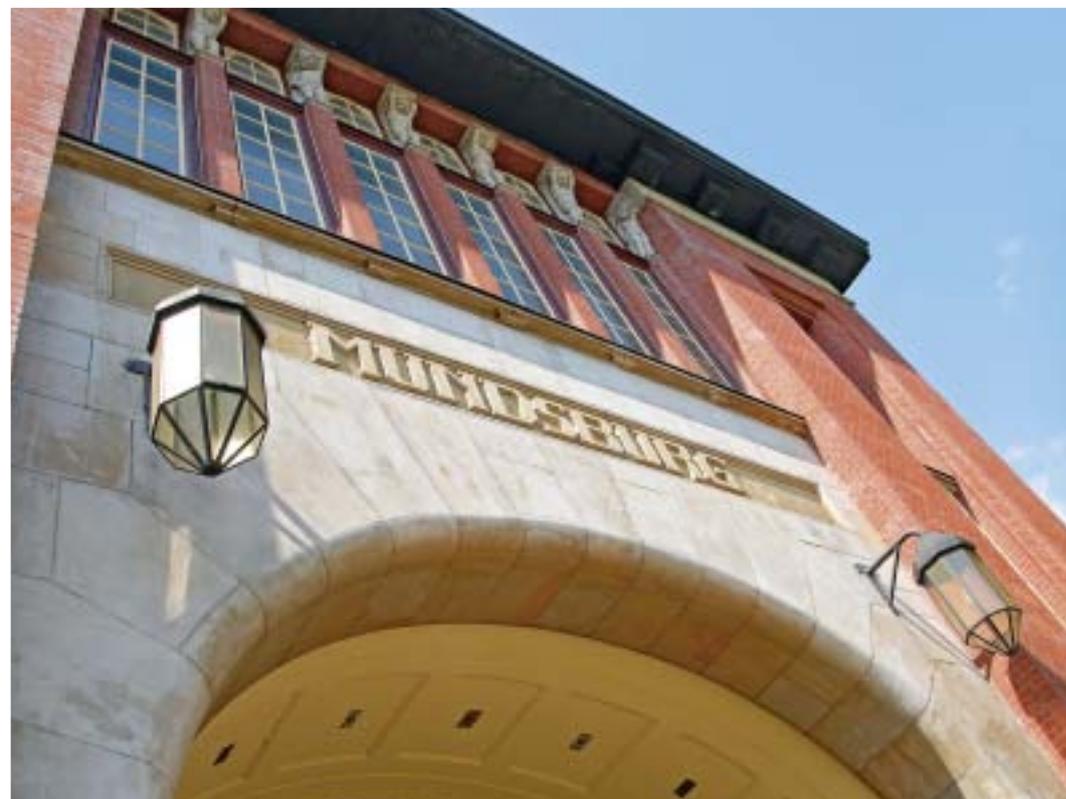
1912 geht mit der Ringlinie Hamburgs erste U-Bahn in Betrieb und seit 1924 komplettieren Omnibusse das Verkehrsangebot. Seitdem wächst die Stadt und mit ihr das Nahverkehrsnetz. Mit modernen Fahrzeugen befördern heute drei U-Bahn- und 114 Buslinien täglich über eine Million Fahrgäste.

Mundsburg



Für die Gestaltung der 23 Haltestellen der Ringlinie zeichnete eine Reihe namhafter Architekten wie Schaudt, Göbel, Raabe und Wöhleke verantwortlich. Die Haltestellen sollten keine reinen Ein- und Ausstiegspunkte sein, sondern vielmehr repräsentative Gebäude, die sich dort, wo bereits Bebauung vorhanden war, in die Umgebung einfügen. War dies nicht der Fall, setzten die Haltestellen den architektonischen Akzent und wurden zum Maßstab, an dem sich die folgende Bebauung ausrichtete. Zusammen mit den rund 18 Kilometern Strecke in Tunneln, auf Viadukten und Wällen sowie einer Vielzahl neuer Brücken gab die U-Bahn Hamburg ein rundum neues Erscheinungsbild.

i In Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutzamt wurde die Haltestelle 1985 nach Originalplänen aufwändig denkmalgerecht saniert. So konnte trotz der Integration moderner verkehrstechnischer Einrichtungen die historische Architektur erhalten werden. Die sanierte Haltestelle wurde 1985 als „Bauwerk des Jahres“ ausgezeichnet.



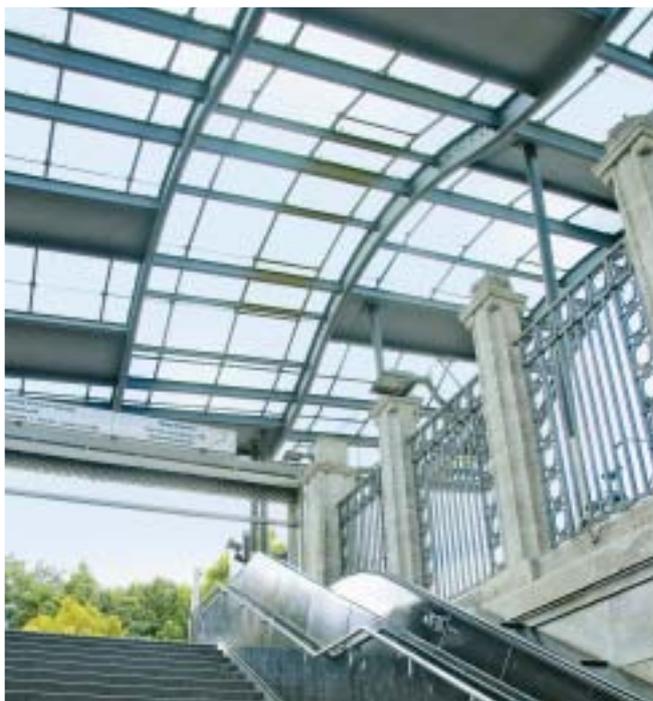
St. Pauli



Bis 1894 noch Hamburger Vorort, entwickelte sich St. Pauli mit der Zugehörigkeit zur Hansestadt rasch zu einem dicht besiedelten Wohnquartier. Die Nähe zum Hafen machte das Viertel besonders für Arbeiter attraktiv. 1879 eröffnete der Zirkus Renz in St. Pauli, 1892 folgte der Hamburger Dom auf dem Heiligengeistfeld. Damit war der Grundstein zur Entwicklung zum Vergnügungsviertel, das Tausende Besucher anlockt, gelegt. Die U-Bahn sicherte eine schnelle Erreichbarkeit des Hafens, verband aber auch das Vergnügungsviertel mit dem Rest der Stadt und bereichert seitdem die Freizeit vieler Hamburger und Touristen.



1912 von Emil Schaudt entworfen, entsprechen die keramischen Fliesen im Eingangsbereich, Natursteinpfeiler und schmiedeeisernen Gitter noch heute der historischen Ausgestaltung der Haltestelle. Ergänzt wurden 1999 ein wellenförmiges Glasdach und ein zweiter Eingang am Heiligengeistfeld. Zusammen mit den neu gefliesten Tunnelwänden ergibt sich eine einzigartige Mischung aus historischer und moderner Architektur.



Schlump



Bevölkerungsreiche Quartiere wie Eimsbüttel und Rothenburgsort und prosperierende Stadtteile wie Ohlsdorf wurden ab 1913 mit von der Ringlinie abzweigenden Stichstrecken an das U-Bahn-Netz angebunden. Von der Haltestelle Schlump ausgehend, wurde das Arbeiterviertel Eimsbüttel an moderne Infrastruktur angeschlossen. Die verkehrstechnische Erschließung dieses pulsierenden Stadtteils mit seinen fast 100.000 Bewohnern war für die im Hafen ansässige Industrie und damit für das Stadtwachstum insgesamt von zentraler Bedeutung.





i Als Teil der Ringlinie, nach den Plänen von Emil Schaudt 1912 gebaut, wurde die im Krieg stark beschädigte Haltestelle 1954 von Hans Loop neu konzipiert. Die Weiterführung der Linie U2 Richtung Innenstadt erforderte eine Gleisführung auf zwei Ebenen. In diesem Zuge entstand 1965 der heutige Haltestellenbau im Stil des Funktionalismus.

Wandsbek



Mit gerade einmal 17 Bussen auf drei Linien startete der Busbetrieb der HOCHBAHN 1924 in seine Erfolgsgeschichte. 2009 bedienen 718 Busse auf 114 Linien die 1.325 Haltestellen in Hamburg. Besonders prägend im Stadtbild sind die 26 Doppelgelenkbusse mit jeweils 24 Metern Länge auf der Metrobuslinie 5. Mit täglich über 60.000 Fahrgästen ist sie die meistgenutzte Buslinie Europas.



Markt



Als eine der größten Anlagen Europas 1962 gebaut, spielt die Busumsteigeanlage Wandsbek Markt auch heute noch eine zentrale Rolle bei der Erschließung des Hamburger Ostens. 18 Buslinien treffen hier auf die U-Bahn, die ihrerseits für die ca. 50.000 Fahrgäste, die die Anlage täglich nutzen, eine schnelle Direktverbindung in die Innenstadt gewährleistet.





Fokus-Thema: Hamburger Ausbildungszentrum

Ausbildung – ein wichtiger Grundstein für die Zukunft

Qualifizierter Nachwuchs ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg und den Wettbewerbsvorsprung unseres Unternehmens. Deshalb ist die HOCHBAHN bereits seit 1977 als eines von sieben lokalen Unternehmen am Hamburger Ausbildungszentrum e.V. (HAZ) beteiligt.

Dort werden zurzeit jährlich rund 500 Jugendliche in 15 verschiedenen Metall- und Elektroberufen ausgebildet. Insgesamt 35 engagierte Mitarbeiter sorgen für den Erfolg der Ausbildung, für die sich die Partner in fachlicher, pädagogischer und organisatorischer Hinsicht besonders hohe Ziele gesteckt haben. Neben den Mitgliedsfirmen belegen auch Fremdunternehmen speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Lehrgänge.

Die HOCHBAHN und die anderen Mitgliedsfirmen haben nicht nur die optimale Ausbildung in ihren eigenen Unternehmen im Fokus. Sie zeigen gesellschaftliches Engagement und soziale Verantwortung, indem sie auch benachteiligten Jugendlichen, die sonst keine Chance auf eine Ausbildung und ein geregeltes Berufsleben haben, eine Perspektive bieten. Die seit



1983 bestehende Initiative des HAZ, bisher HAZ II genannt, hat 2009 den treffenden Namen NEUSTART erhalten.

NEUSTART wendet sich an Jugendliche, die einen schwachen oder gar keinen Hauptschulabschluss haben und darüber hinaus Handicaps aufweisen, die die Ausbildungsplatzsuche massiv erschweren. Hierzu gehören beispielsweise eine ausgeprägte Lernschwäche, die seit mindestens zwei Jahren erfolglose Ausbildungsplatzsuche, ein Migrationshintergrund, ein familiäres Umfeld mit häuslicher Gewalt und/oder Suchtproblematik oder eine Jugendhaftstrafe.

Die Erkenntnisse aus dem aufwändigen Auswahlverfahren durch eine Sozialpädagogin und einen Ausbilder liefern die Basis für ein Förderkonzept, das stark betrieblich ausgerichtet ist und durch gezielte Unterstützungs- und Beratungselemente ergänzt wird. Hierzu gehören beispielsweise die sozialpädagogische Betreuung, Schuldenberatung, Hilfe bei der Wohnungssuche, Sprachkurse, Berufsvorbereitung, Bewerbungstrainings und Unterstützung bei der anschließenden Suche nach einem Arbeitsplatz.

Am 1. September 2009 haben 42 von insgesamt 100 Jugendlichen bei NEUSTART ihre Ausbildung in Metall- und Elektroberufen begonnen. Zukünftig sollen es bis zu 150 junge Menschen sein, denen der Weg in ein geregeltes Berufsleben ermöglicht wird. Deshalb arbeiten die Initiatoren seit 2009 verstärkt daran, über Paten- oder Sponsorenschaften die finanzielle Unterstützung von mittelständischen Betrieben und Privatpersonen zu gewinnen. Denn wir alle tragen gesellschaftliche Verantwortung.

Lagebericht

1. Geschäft und Rahmenbedingungen	31
a) Wirtschaftliche und demografische Entwicklung (31)	
b) Umsatzentwicklung und Verkehrsangebot (32)	
c) Expansion (38)	
d) Mitarbeiter der HOCHBAHN (41)	
e) Forschung und Entwicklung (44)	
f) Klima- und Umweltschutz (46)	
2. Wirtschaftliche Lage	48
a) Ertragslage (48)	
b) Vermögens- und Finanzlage (50)	
c) Investitionen (51)	
3. Risikobericht	53
4. Nachtragsbericht	56
5. Prognosebericht	56

1. GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

a) Wirtschaftliche und demografische Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2009 ist es der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) erneut gelungen, ihre positive Ergebnisentwicklung weiter fortzusetzen. Besonders erfreulich ist dies zum einen vor dem Hintergrund der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise sowie deren Auswirkungen auf die konjunkturelle Situation in Deutschland und speziell in Hamburg, zum anderen in Anbetracht der nochmaligen Leistungsausweitung. Die Rahmenbedingungen für die Geschäftstätigkeit der HOCHBAHN waren im Wesentlichen von den anhaltenden konjunkturellen Dämpfungseffekten und der öffentlichen Klimaschutzdiskussion geprägt.

Die deutsche Wirtschaftsleistung ist 2009 erstmals seit sechs Jahren geschrumpft. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) sank um 5 % und damit so stark wie noch nie in der Nachkriegszeit. Damit verringerte sich das bundesweite BIP 2009 um 6,3 Prozentpunkte unter den Vorjahreswert von 1,3 %. Die wirtschaftliche Entwicklung in Hamburg lag 2009 insgesamt deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Der Rückgang des Hamburger Inlandsprodukts beläuft sich auf –3,2 % und lag damit um 5,3 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert von 2,1 %.

Die bundesweite Arbeitslosenquote stieg im Jahresdurchschnitt von 7,8 % in 2008 um 0,4 Prozentpunkte auf 8,2 % in 2009. Die Entwicklung der Arbeitslosenquote in Hamburg verschlechterte sich im Jahr 2009 ebenfalls. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sie sich von 8,1 % um 0,5 Prozentpunkte auf 8,6 %. Dabei ist die Zahl der Arbeitslosen in Hamburg von rund 73.000 Personen in 2008 auf knapp über 78.500 im Jahr 2009 angestiegen. Gleichzeitig verzeichnete Hamburg 2009 ca. 0,9 % mehr Erwerbstätige als 2008.

Entwicklungen in Hamburg

	2009	2008	2007
Bruttoinlandsprodukt (%)	–3,2	2,1	1,8
Zahl der Arbeitslosen (absolut)	78.516	72.958	81.305
Anstieg der erwerbstätigen Personen (%)	0,9	2,3	2,5

Die Bevölkerungszahl der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) hat sich 2009 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,4 % erhöht. Gesunken ist hingegen der Pkw-Bestand in Hamburg – von 712,8 Tsd. Pkw im Jahr 2008 auf 711,5 Tsd. Pkw in 2009. Der Motorisierungsgrad beläuft sich im Jahr 2009 auf 40 %.

Entwicklung der Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen in Hamburg

	2009 ¹⁾	2008	2007
Bevölkerung (Tsd.)	1.777,4	1.770,4	1.761,5
Pkw-Bestand (Tsd.) ²⁾	711,5	712,8	840,1
Motorisierungsgrad (%) ²⁾	40,0	40,3	47,7

¹⁾ vorläufige Daten

²⁾ ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen, daher keine Vergleichbarkeit zum Jahr 2007

b) Umsatzentwicklung und Verkehrsangebot

Wachstumsbranche Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die außergewöhnlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aufgrund der Wirtschaftskrise haben die Entwicklungen des ÖPNV im Jahr 2009 signifikant beeinflusst. Dennoch konnte das hohe Fahrgastniveau nahezu bundesweit mindestens stabilisiert werden. Auch verbunden mit außerordentlichen Ereignissen bei einzelnen Verkehrsunternehmen (vgl. nachstehende Tabelle) war es 2009 erneut möglich, eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens, diesmal auf rund 9,75 Milliarden Personen, zu erzielen. Die Verkehrsleistung stieg auf rund 91 Milliarden Personenkilometer. Demnach konnte der stetige Aufwärtstrend der Branche erfreulicherweise fortgesetzt werden. Hierbei verzeichnete der Öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) eine Fahrgastzahlensteigerung von 1,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Auch beim ÖPNV von Großstädten über 500.000 Einwohner konnten erneut Zuwächse festgestellt werden. So nutzten 3,5 % mehr Fahrgäste den ÖPNV.

Vorläufige Statistiken

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

	2009	2008	2007	2006
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) ÖPNV gesamt	9,75	9,64	9,55	9,49
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,2 ³⁾	1,0 ²⁾	0,6 ¹⁾	
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) SPNV	2,04	2,02	1,95	1,95
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,0 ³⁾	3,8	-0,1 ¹⁾	
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) ÖSPV	7,71	7,62	7,60	7,54
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,2 ³⁾	0,2 ²⁾	0,8	

¹⁾ Die Werte für 2007 sind maßgeblich durch die Streiks bei der DB AG beeinflusst. Ein Teil der Zuwächse des Jahres 2008 wäre ohne die Streiks sicherlich bereits 2007 verzeichnet worden.

²⁾ Der Wert für 2008 ist seinerseits entscheidend durch den Streik bei den Berliner Verkehrsbetrieben AöR (BVG) geprägt. Die kalkulatorische Bereinigung der Steigerungsraten um den Effekt aus dem BVG-Streik ergibt Zuwächse im ÖSPV von 1,2 % und einen Wert von 1,7 % für den gesamten ÖPNV.

³⁾ Die ab Juni 2009 aufgetretenen fahrzeugtechnischen und betrieblichen Komplikationen bei der S-Bahn Berlin GmbH haben die Ergebnisse erheblich beeinflusst. Bei Betrachtung der um die Effekte von der BVG und S-Bahn Berlin bereinigten Steigerungsraten ergeben sich Anstiege im ÖSPV von 0,5 % und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von 0,4 %. Entsprechend beläuft sich der Zuwachs für den gesamten ÖPNV auf 0,5 %.

Der Zuwachs des ÖSPV in 2009 von 1,2 % bzw. bereinigt 0,5 % verteilt sich wie folgt:¹⁾

Großstadtverkehr > 500.000 Einwohner	3,5 % (bereinigt 1,5 %)
Mittel- bis großstädtisch 100.000 – 500.000 Einwohner	0,0 %
Klein- bis mittelstädtisch < 100.000 Einwohner	- 1,0 %
Regionalverkehr	- 1,0 %

¹⁾ vorläufige Angaben

Wie bereits im Unternehmensbericht des Vorjahres verdeutlicht werden konnte, sind die Perspektiven des ÖPNV in Deutschland insgesamt überaus positiv.

Entwicklung im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und bei der HOCHBAHN

Die Nachfrage im Verbundgebiet des HVV hat sich wie schon in den vergangenen Jahren auch im Jahr 2009 positiv entwickelt. Für 2009 wird von einer Nachfragesteigerung von 2,3 % im Vergleich zu 2008 ausgegangen.

Erfreulicherweise konnten die Fahrgäste verstärkt auch langfristig an den ÖPNV in Hamburg gebunden werden. Überdurchschnittliche Zuwachsraten waren insbesondere beim allgemeinen Abonnement und Großkundenabonnement, im Studenten- und Auszubildendenverkehr sowie bei den Zeitkarten für Senioren und den CC-Karten zu verzeichnen.

Entwicklung der HVV-Fahrgastzahlen (Mio.)

2005	600,5	3,5 % Veränderung gegenüber Vorjahr
2006	618,0	2,9 % Veränderung gegenüber Vorjahr
2007	634,1	2,6 % Veränderung gegenüber Vorjahr
2008	648,7	2,3 % Veränderung gegenüber Vorjahr
2009¹⁾		

¹⁾ vorläufige Daten

Für das Jahr 2009 rechnet die HOCHBAHN insgesamt mit einer Fahrgastzahlensteigerung von ungefähr 2 % im Vergleich zu 2008. Die HOCHBAHN-Zuwächse bei der U-Bahn liegen dabei mit ca. 2,8 % über denen beim Bus mit rund 1,2 %. Im Busbereich wurden erstmals mehr als 205 Mio. Fahrgäste in einem Jahr befördert. Die U-Bahn hat 2009 auf fast 195 Mio. Fahrgäste zulegen können.^{a)}

Die gestiegene Nachfrage hat sich auch bei der Auslastung der Fahrzeuge bemerkbar gemacht. Im Laufe des Jahres hat die HOCHBAHN kontinuierlich – und sofern möglich – die Fahrzeugkapazitäten an die tatsächliche Nachfrage angeglichen.

Neben mehreren Maßnahmen im Busbereich, wie der umfangreichen Anpassung des Liniennetzes in Neu Wulmstorf, ist insbesondere die Verschwenkung der Linienäste der U2 und der U3 zu nennen, um mit längeren Zügen den fahrgaststarken Abschnitt zwischen Berliner Tor und Burgstraße nachfrageorientiert bedienen zu können.

Die Verkehrseinnahmen im HVV konnten vor allem durch den kontinuierlichen Anstieg der Fahrgastfahrten und die verstärkte Nachfrage nach Zeitkarten um voraussichtlich 5,0 %^{b)} im Jahr 2009 gesteigert werden. Die Einnahmensituation der HOCHBAHN hat sich entsprechend entwickelt. Dabei wurde am 1. Januar 2009 eine durchschnittliche Tarifierhebung um +3,3 % vorgenommen. Unter Ausschluss des Tarifierhebungseffektes sind die Einnahmen um ca. 2,5 % gestiegen.

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)	2009 ¹⁾	2008 ¹⁾	2007
U-Bahn	194.858	189.551	184.448
Bus	206.768	204.316	198.003
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	401.626	393.867	382.451
Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste) ²⁾	341.484	334.788	325.083
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.145.360	1.131.622	1.101.153
Bus	643.266	635.640	615.999
Gesamtbetrieb	1.788.626	1.767.262	1.717.152

¹⁾ 2008 und 2009: vorläufige Zahlen

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

^{a)} vorläufige Angaben

^{b)} Steigerung in den ersten 11 Monaten 2009

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2009	2008	2007
Nutzwagenkilometer ¹⁾ (Tsd. km)	78.731	75.101	72.892
Nutzplatzkilometer ^{1),2)} (Mio. km)	7.589	7.239	7.015
Streckenlänge ¹⁾ (km)	100,7	100,7	100,7
Anzahl der Linien	3	3	3
Anzahl der Haltestellen ¹⁾	89	89	89
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	33,2	33,1	33,2

¹⁾ inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

²⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

Bus	2009	2008	2007
Nutzwagenkilometer ¹⁾ (Tsd. km)	45.783	46.212	45.020
Nutzplatzkilometer ^{1),2)} (Mio. km)	3.566 ⁴⁾	3.641 ⁴⁾	3.619
Streckenlänge ³⁾ (km)	925,3	913,7	906,4
Anzahl der Linien ³⁾	114	110	112
Anzahl der Haltestellen	1.325	1.303	1.299
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	19,8	20,0	19,7

¹⁾ Der leichte Rückgang der Nutzwagen-Kilometer und Nutzplatz-Kilometer in 2009 im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Leistungsreduzierung bei der HOCHBAHN aufgrund der Erweiterung der S-Bahn-Linie S1 zum Hamburger Flughafen.

²⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

³⁾ allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

⁴⁾ In 2008 wurde eine Änderung der Berechnungsgrundlage hinsichtlich der Ermittlung der Nutzplatz-Kilometer durchgeführt, um noch exaktere Werte zu erhalten. Die Beibehaltung der Berechnungsgrundlage aus den Vorjahren hätte für 2008 zu einem Wert von 3.715 Mio. und für 2009 zu einem Wert von 3.640 Mio. Nutzplatz-Kilometern geführt.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2009		2008		2007	
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
Gesamtbestand²⁾	Anzahl	749	214	749	214	749	214
	Plätze³⁾	71.216		71.216		71.216	
Betriebsfähiger Bestand		740	210	740	210	730	205

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

²⁾ inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

Bus	2009	2008	2007
Stadt- u. Schnellbusse ¹⁾	484	483	512
Gelenkbusse ¹⁾	196	204	149
Doppelgelenkbusse ¹⁾	26	26	25
Brennstoffzellenbusse	6	6	9
Kleinbusse / Großtaxen	5	6	6
Reisebusse	1	1	1
Alle Busse			
Anzahl^{2),3)}	718	726	702
Plätze^{2),3),4)}	62.408	63.135	57.525

¹⁾ Niederflrbusse

²⁾ ohne angemietete Fahrzeuge

³⁾ Die leicht rückläufige Anzahl aller Busse und Plätze in 2009 im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich durch Prozessoptimierungen. In diesem Zusammenhang konnten bereits in 2008 nicht mehr eingesetzte Busse erst Anfang 2009 aus dem Bestand der HOCHBAHN veräußert werden.

⁴⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

Einnahmenaufteilung im HVV

Im November 2009 hat der HVV eine neue Einnahmenaufteilung für die Erlöse aus den HVV-Fahrkartenverkäufen vorgeschlagen. Für das Jahr 2007 haben die Verkehrsunternehmen dem neuen Prozedere bereits zugestimmt. Eine Einigung wird auch für die Jahre ab 2008 erwartet.

Hintergrund der Änderung ist, dass durch die beiden Erweiterungen des HVV nach Norden (2003) und Süden (2005) das seit 1999 bestehende Aufteilungsverfahren kaum noch handhabbar war. Mit den neuen Ansätzen wurde daher versucht, wieder ein einheitliches, transparentes Verfahren zu finden, welches weniger komplex ist und sich an den Tarifstrukturen im HVV orientiert. Wichtig war auch, dass die tatsächliche Fahrgastnachfrage die entscheidende Bezugsgröße darstellt.

Mit dem jetzt vorgelegten Ergebnis ist nach vier Jahren intensiver Arbeit des HVV, des Gutachters WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH sowie der beteiligten Unternehmen ein Kompromiss gefunden worden, der diesen Anforderungen gerecht wird.

Betrauerung der HOCHBAHN

Als strategische Maßnahme im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007 am 3. Dezember 2009 wurde für die HOCHBAHN im November 2009 eine Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten durch die FHH ausgesprochen.

Mit der Betrauung wird dokumentiert, dass die gegenwärtige und zukünftige Finanzierungsform der HOCHBAHN den in der EU-Verordnung enthaltenen Anforderungen an die Verwendung öffentlicher Mittel im ÖPNV entspricht. Für die HOCHBAHN bedeutet dies, auch zukünftig Kostensenkungs- und Restrukturierungsmaßnahmen einzuleiten, um den mit der Betrauung einhergehenden Anforderungen an ein wirtschaftlich und den EuGH-Kriterien bzw. der EU-Verordnung entsprechend geführtes Unternehmen zu genügen.

Die Betrauung erfolgte unter Ausnutzung des in der EU-Verordnung 1370/2007 gewährten Bestandsschutzes für vor Inkrafttreten abgeschlossene Regelungen. Sie gilt für zehn Jahre bei Busverkehren und für 22,5 Jahre bei Schienenverkehren.

Unabhängig von dem beihilferechtlichen Regelungsgehalt der Betrauung bleibt es hinsichtlich der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bei deren heute bestehenden jeweiligen Laufzeiten. Genehmigungsrechtliche Neuordnungen bleiben zukünftigen Entscheidungen vorbehalten, hier wird zunächst vor allem die anstehende Novellierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes abzuwarten sein.

c) Expansion

Die Expansionstätigkeiten der HOCHBAHN außerhalb Hamburgs sind seit 2007 in der Holdinggesellschaft BeNEX GmbH gebündelt, an der sie 51 % der Anteile hält. Ziel ist es, einen nennenswerten Anteil der Leistungen im deutschen ÖPNV-Markt zu erbringen, in dem BeNEX und ihre Beteiligungen erfolgreich an Wettbewerbsverfahren teilnehmen.

Die Auswirkungen der im Jahr 2009 anhaltenden Krise der globalen Finanzmärkte waren auch auf dem SPNV-Wettbewerbsmarkt zu spüren, für BeNEX jedoch beherrschbar. Die Liberalisierungstendenzen im deutschen Schienenpersonennahverkehrsmarkt nahmen 2009 nochmals zu. Diese Marktöffnung nutzen die Aufgabenträger teilweise gezielt, um Kosten bei der Bestellung von Verkehrsleistungen einsparen zu können. Es ist absehbar, dass die zukünftigen finanziellen Engpässe in den Landeshaushalten in den nächsten Jahren zu einer höheren Wettbewerbsintensität im SPNV führen werden. Der Wettbewerbsdruck dürfte wie in 2009 eher gering sein, da die Vielzahl der angekündigten Vergabeverfahren alle Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) zwingen wird, sich auf ausgesuchte Ausschreibungen zu konzentrieren.

Von herausragender Bedeutung für das 2009 von BeNEX erzielte Wachstum war die erfolgreiche Teilnahme am zu diesem Zeitpunkt größten jemals durchgeführten Vergabeverfahren im SPNV. Die Beteiligungsgesellschaft Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) hat im Rahmen des europaweiten Ausschreibungsverfahrens „Netz Stadtbahn“ für zwei der vier ausgeschriebenen Lose den Zuschlag erhalten. Insgesamt wurden an die ODEG vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) Leistungen mit einem Gesamtumfang von ca. 7,2 Mio. Zugkilometern pro Jahr für einen Zeitraum von elf Jahren beginnend ab Dezember 2011 bzw. Dezember 2012 vergeben. Die ODEG ist somit fortan der größte nicht bundeseigene Anbieter von Schienennahverkehrsleistungen in Ostdeutschland.

Die Wettbewerbsintensität im ÖSPV-Markt verharrte auf niedrigem Niveau. Das Marktgeschehen war vom Bemühen der kommunalen Unternehmen geprägt, die Voraussetzungen für eine Direktvergabe zu schaffen. Aus Sicht von BeNEX und der HOCHBAHN wird der ÖSPV-Markt kurzfristig kaum angemessene rentable Expansionsmöglichkeiten bieten.

Das Geschäftsjahr 2009 konnte BeNEX mit einem Jahresüberschuss von rund 3,2 Mio. € nach Steuern gegenüber 2,0 Mio. € in 2008 abschließen. Die Steigerung resultiert insbesondere aus gestiegenen Beteiligungserträgen, diese wiederum ergeben sich vor allem aus der Vorabtragsausschüttung aus der Veräußerung der NBB Norddeutsche Bus-Beteiligungsgesellschaft mbH-Anteile an der Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG; 1.122 T€). Die Umsatzerlöse stiegen – im Zusammenhang mit der erfolgreichen Betriebsaufnahme im Spree-Neiße-Netz am 14. Dezember 2008 durch die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) – von 7,1 Mio. € auf 9,2 Mio. € im Berichtsjahr. Insgesamt stieg die Bilanzsumme der BeNEX, insbesondere aufgrund von Investitionen in SPNV-Fahrzeuge (inklusive geleisteter Anzahlungen), um ca. 40 % auf 133,9 Mio. €. Die Mitarbeiterzahl der Holding betrug im Jahresdurchschnitt 27; in den Gesellschaften der Unternehmensgruppe wurden insgesamt 1.824 Mitarbeiter beschäftigt. Der Fuhrpark bestand am Stichtag 31. Dezember 2009 aus 189 SPNV-Fahrzeugen (inklusive noch nicht ausgelieferter Fahrzeuge) und 298 Bussen.

Innerhalb des Portfolios der BeNEX haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr die folgenden maßgeblichen Veränderungen ergeben:

Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG)

Die Beteiligungsgesellschaft Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) hat sich – wie bereits oben geschildert – erfolgreich im Ausschreibungsverfahren „Netz Stadtbahn“ behaupten können. Im Dezember 2009 haben BeNEX und Arriva Deutschland als Gesellschafter der ODEG bei der Stadler Pankow GmbH die für den Betrieb im „Netz Stadtbahn“ vorgesehenen Fahrzeuge bestellt. Das Auftragsvolumen der dabei auf BeNEX entfallenden zwölf Fahrzeuge beläuft sich auf ca. 75 Mio. €. Für die zukünftige Fahrzeugbeschaffung durch BeNEX wurden im Zuge dieses Vorgangs auch erste Rahmenvereinbarungen mit Fahrzeugherstellern geschlossen.

agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (agilis E KG)/agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG (agilis V KG)

Die anstehenden Betriebsaufnahmen im bayerischen SPNV hat BeNEX in 2009 mit der Gründung der agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (agilis E KG) sowie der agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG (agilis V KG) auf ein solides Fundament gestellt. Während Erstere sich für den Betrieb des SPNV-Netzes im Raum Regensburg inklusive Donautalbahn (5,5 Mio. Zugkilometer p. a. ab Dezember 2010 bzw. Dezember 2011) verantwortlich zeichnet, ist Letztere damit betraut, den Betrieb im Dieselnetz Oberfranken (4,4 Mio. Zugkilometer ab Juni 2011) durchzuführen. BeNEX hält bei agilis V KG 100 % der Kommanditanteile; bei agilis E KG verteilen sich diese auf die HOCHBAHN (51 %) und BeNEX (49 %). BeNEX strebt für die Zukunft mit agilis den Gewinn weiterer Wettbewerbsverfahren im süddeutschen SPNV an.

nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (nordbahn)

Die nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (nordbahn) konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr eines von drei Losen des SPNV-Wettbewerbsverfahrens „Netz Nord“ gewinnen. Die nordbahn verteidigte damit nicht nur ihr bisheriges Bestandsnetz, sondern gewann auch zusätzliche Verkehrsleistungen hinzu. Ab Dezember 2011 wird sie für einen Zeitraum bis Ende 2021 ca. 1,5 Mio. Zugkilometer p. a. auf den Strecken Neumünster – Bad Oldesloe und Neumünster – Heide – Büsum erbringen.

metronom Eisenbahngesellschaft mbH (metronom)

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) hat der *metronom* Eisenbahngesellschaft mbH (*metronom*) den Zuschlag für den Betrieb des „Hanse-Netzes“ von Dezember 2010 bis Dezember 2018 erteilt. So konnten zum Jahresende 2009 wichtige Bestandsverkehre gefestigt und neue Leistungen hinzugewonnen werden. Die Expresslinien Hamburg – Bremen und Hamburg – Uelzen sowie die Regionallinien Hamburg – Lüneburg und Hamburg – Tostedt sind auch mindestens in den nächsten acht Jahren für den *metronom* gesichert. Neu hinzu kommen Verstärkerleistungen im Bestandsnetz sowie der Regionalverkehr zwischen Tostedt und Bremen. Das so genannte Hanse-Netz umfasst damit eine Verkehrsleistung von 5,2 Millionen Zugkilometern.

Die BeNEX-Beteiligungen erbringen zum Zeitpunkt der Berichterstellung im SPNV ein Leistungsvolumen von insgesamt ca. 20 Mio. Zugkilometern p. a. Unter Berücksichtigung der Ausschreibungsgewinne 2009 wird sich bis zum Fahrplanwechsel 2012/13 das Leistungsvolumen kontinuierlich auf insgesamt ca. 38 Mio. Zugkilometer p. a. erhöhen.

NBB Norddeutsche Bus-Beteiligungsgesellschaft mbH (NBB)

Die NBB Norddeutsche Bus-Beteiligungsgesellschaft mbH (NBB), an welcher BeNEX mit einem Anteil von 74,9 % beteiligt ist, hat im Februar 2009 einen Geschäftsanteilskauf- und Abtretungsvertrag mit der Landeshauptstadt Kiel abgeschlossen. In diesem Rahmen wurde der NBB-Anteil von 49 % am Stammkapital der KVG auf die Landeshauptstadt Kiel übertragen, die bereits die übrigen 51 % der Anteile hielt. Hintergrund für diese Transaktion war die von der Landeshauptstadt Kiel angestrebte Rekommunalisierung der KVG als Voraussetzung für eine künftige Direktvergabe von Verkehrsleistungen an das Unternehmen.

VBR-Verkehrsbetriebe- und Servicegesellschaft mbH (VBR)

Im Juni 2009 hat BeNEX über die VBR-Verkehrsbetriebe- und Servicegesellschaft mbH (VBR) 100 % der Anteile am hessischen Busverkehrsunternehmen KVL-Kraftverkehr Lauterbach GmbH & Co. KG (KVL) erworben. Die KVL betreibt mit 23 Mitarbeitern sowie 16 Bussen Verkehrsleistungen im Überlandverkehr des Vogelsbergkreises sowie im Stadtverkehr Lauterbach. Das Verkehrsvolumen betrug 2009 ca. 570.000 Nutzwagenkilometer. Ziel der Übernahme der KVL ist es, das Engagement von BeNEX in der Region Fulda weiter zu festigen und den angrenzenden Verkehrsraum Vogelsbergkreis zu erschließen.

Nach Veräußerung der NBB-Anteile an der KVG und der Übernahme der KVL durch die VBR beträgt das Leistungsvolumen der BeNEX-Beteiligungsgesellschaften im ÖSPV zum Jahresende 2009 insgesamt ca. 16,1 Mio. Nutzwagenkilometer. Diese werden von den Gesellschaften Stadtverkehr Lübeck GmbH (über die HNB Hamburger Nahverkehrs-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG), Fulda Bus GmbH sowie VBR/KVL erbracht.

d) Mitarbeiter der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN gehört zu den größten Arbeitgebern in Hamburg und trägt durch Neueinstellungen weiter zur Entlastung des lokalen Arbeitsmarkts bei. In 2009 wurden 221 Mitarbeiter neu eingestellt.

	2009	2008	2007	2006	2005
Mitarbeiter gesamt	4.413	4.416	4.398	4.392	4.340
davon Vorstand	3	4	4	4	4
davon Auszubildende	104	105	101	100	98
davon Vollzeitkräfte	4.072	4.064	4.045	4.032	3.985
davon Teilzeitkräfte	234	243	248	256	253

(Angaben im Jahresdurchschnitt)

Zudem bietet das Unternehmen mit durchschnittlich 69 Plätzen im technisch-gewerblichen und 21 im kaufmännischen Bereich jährlich attraktive Ausbildungsmöglichkeiten in Hamburg. Die Ausbildungsquote bezogen auf die Ausbildungsberufe ist 2009 mit 8,8 % gegenüber dem Vorjahr stabil. 24 junge Menschen begannen ihre Ausbildung als Elektroniker für Geräte und Systeme bzw. Betriebstechnik, Mechatroniker, Industriemechaniker und Gleisbauer. Im kaufmännischen Bereich bot das Unternehmen neun künftigen Industriekaufleuten und Kaufleuten für Verkehrsservice eine qualifizierte Ausbildung. 29 der 33 Jugendlichen, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung bzw. ihr duales Studium erfolgreich abgeschlossen haben, konnten von der HOCHBAHN und deren Tochtergesellschaften übernommen werden.

Bei der HOCHBAHN studieren jährlich durchschnittlich 14 Studenten in dualen Studiengängen in Kooperation mit der Hamburg School of Business Administration (HSBA) und der NORDAKADEMIE Elmshorn. Drei Neueinsteiger haben im Oktober 2009 mit dem praxisorientierten dualen Studium begonnen, vier Absolventen haben ihr Studium erfolgreich beendet.

Fort- und Weiterbildung haben bei der HOCHBAHN einen hohen Stellenwert: Neben einem internen Weiterbildungsprogramm, ergänzt durch das Angebot individueller Personalentwicklungsmaßnahmen unterschiedlichster Art außerhalb des Unternehmens, hat sich das 2007 neu eingeführte Programm „FREIZEIT plus“ mittlerweile fest etabliert. Das Unternehmen finanziert die Maßnahme, und der Mitarbeiter investiert seine Freizeit. Das breit gefächerte Kursangebot wurde gemeinsam mit den Mitarbeitern entwickelt und bietet allen Interessierten die Möglichkeit zum kontinuierlichen Lernen auch in Bereichen, die nicht unmittelbar mit ihrer Tätigkeit verbunden sind – von PC- und Sprachkursen über den Umgang mit Stress und Konflikten bis hin zu Erste Hilfe und Gesundheitsthemen.

Engagierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unerlässlich, um den Erfolg des Unternehmens weiterhin zu sichern und den Wettbewerbsvorsprung stetig auszubauen. Nicht nur die faktischen Arbeitsbedingungen, sondern auch das Arbeitsklima haben erheblichen Einfluss auf Leistungsbereitschaft und -fähigkeit. Die Unternehmens- und Führungskultur bildet daher eine wichtige Säule der HOCHBAHN-Unternehmensstrategie. Seit 2004 wurden im Rahmen eines langfristig angelegten Projekts umfassende Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung durchgeführt und ein gemeinsames Führungsverständnis geschaffen. Diesen Weg wird die HOCHBAHN konsequent weiterverfolgen.

Die HOCHBAHN setzt nicht erst angesichts des demografischen Wandels auf ältere Mitarbeiter. Fast ein Drittel sind bereits heute über 50, mehr als 5 % der Beschäftigten sogar 60 Jahre oder älter. Altersgemischte Teams sind daher in vielen Bereichen bereits Normalität. Auch ältere Mitarbeiter werden selbstverständlich mit modernsten Technologien vertraut gemacht und gezielt für neue Aufgaben weiterqualifiziert. Vor dem Hintergrund des steigenden Anteils älterer Arbeitnehmer sieht das Unternehmen ein modernes Gesundheitsmanagement, welches die Beschäftigungsfähigkeit bis zur Rente unterstützt, als wichtige Herausforderung der Zukunft und als soziale und unternehmerische Aufgabe. Schon heute profitieren auch die jüngeren Arbeitnehmer von dem gezielten betrieblichen Gesundheitsmanagement und der Förderung von mittlerweile über 30 Betriebssportarten.

Einführung des Mitarbeiterportals – Ziele und Vorgehensweise

Mitte November 2009 konnte nach einer knapp zweijährigen Vorbereitungs- und Umsetzungsphase das webbasierte, personalisierte Mitarbeiterportal in Betrieb genommen werden. So hatten statt lediglich rund 1.300 Mitarbeitern nun alle rund 4.400 einen Zugang zu der hochbahninternen elektronischen Kommunikation und Information. Die Nutzung des Mitarbeiterportals ist freiwillig. Innerhalb von rund vier Wochen hatten sich schon über 80 % aller potenziellen Nutzer im Mitarbeiterportal „akkreditiert“.

Die Basis für das breite Interesse am Mitarbeiterportal wurde früh gelegt: In 16 Workshops konnten die Mitarbeiter Wünsche und Erwartungen äußern. Das hierauf aufbauende Kommunikationskonzept wurde bis zur Umsetzung in mehreren Runden hinsichtlich Inhalt und Bedienbarkeit (Usability-Tests) an die Bedürfnisse der künftigen Nutzer angepasst. Neben aktuellen, webgerecht aufbereiteten Inhalten aus dem Unternehmen sind die Informationsdatenbanken und die Entwicklung der Kommunikation über moderierte HOCHBAHN-Foren Attraktionspunkte zur Nutzung dieses Mediums auch in den Betriebsbereichen.

Zu den wichtigsten Zielen des Mitarbeiterportals gehören die Anbindung und Integration aller Mitarbeiter in die Online-Kommunikation, die Förderung der vertikalen und horizontalen Unternehmenskommunikation, die Unterstützung der Bereichskommunikation sowie die Stärkung des Austauschs über Bereichs- und Ressortgrenzen hinweg. Das Mitarbeiterportal bietet ferner die Basis für die künftige Abbildung von Geschäftsprozessen in elektronischer Form.

Umstrukturierung des Betrieblichen Vorschlagswesens – Das neue Ideenmanagement der HOCHBAHN

Das neue Ideenmanagement der HOCHBAHN soll die Effektivität und Transparenz des Betrieblichen Vorschlagswesens erhöhen. Für das Ideenmanagement wurde eine neue Software entwickelt, welche das Einreichen und Begutachten einer Idee vereinfacht und die Abläufe beschleunigt. Statt nur in Papierform können die Verbesserungsvorschläge nun ganz einfach per Mausklick über das Mitarbeiterportal eingegeben werden. Der gesamte Bearbeitungsprozess erfolgt ebenfalls online ohne Papier und kann damit schneller und einfacher abgewickelt werden. Für das Ideenmanagement wurde eine neue Betriebsvereinbarung abgeschlossen, die insbesondere die Vorgesetzten stärker in den Prozess einbindet. So haben die Vorgesetzten die Möglichkeit, das Ideenmanagement aktiv zu fördern und bei Verbesserungsvorschlägen die Mitarbeiter zu beraten und zu unterstützen.

e) Forschung und Entwicklung

hySOLUTIONS GmbH

Seit ihrer Gründung als Tochtergesellschaft der HOCHBAHN im Jahr 2005 hat die hySOLUTIONS GmbH die Nutzung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Hamburg gefördert und ausgebaut. Zu ihren Betätigungsfeldern gehören dabei neben der Betreuung der Brennstoffzellenbusse der HOCHBAHN weitere Mobilitätsprojekte einschließlich des Aufbaus von Tankinfrastruktur, die stationäre Energieversorgung sowie Vorhaben in den für Hamburg wichtigen Kerntechnologien Schiffbau und Luftfahrt.

Auf Initiative des Bundes soll künftig auch die Elektromobilität mit Batterien und elektrischen Hybridfahrzeugen systematisch ausgebaut und Deutschland zum internationalen Leitmarkt entwickelt werden. Die Umsetzung in die Praxis erfolgt dabei mittels gebündelter Anwendungen in so genannten Modellregionen. Im Rahmen eines Wettbewerbs wurde Hamburg als eine von acht Modellregionen ausgewählt. Die Bewerbung der Stadt wurde von hySOLUTIONS koordiniert. Nach Abstimmung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) wird die Gesellschaft künftig auch die Funktion der vom Zuwendungsgeber geforderten Regionalen Programmleitstelle Elektromobilität (RPL) wahrnehmen. Neben der technischen und betrieblichen Betreuung von Fahrzeugen und Infrastruktur gehört zu den Aufgaben der RPL auch die Definition einer nachhaltigen Strategie für den Ausbau der Elektromobilität in der Region.

Im Rahmen der Bewerbung Hamburgs wurden insgesamt vier Projektmodule für die Nutzung von rein elektrischen Antrieben und den Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur für die Versorgung von Pkw im öffentlichen Raum vorgestellt. Dabei handelt es sich um

1. die Erprobung von zehn dieselekttrisch angetriebenen Hybridbussen bei der HOCHBAHN,
2. eine Machbarkeitsuntersuchung für den Einsatz von Hochleistungsbatterien für die elektrische Versorgung von Stadtbahnwagen auf spezifischen Streckenabschnitten, die aus Gründen der Stadtgestaltung oberleitungsfrei ausgelegt werden sollen,
3. die Demonstration und Erprobung einer Flotte von elektrisch angetriebenen Pkw mit Hochleistungsbatterien sowie bis zu 100 Ladesäulen auf öffentlichen städtischen Flächen für eine wachsende Zahl von E-Fahrzeugen,
4. die Nutzung von E-Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr in Hamburg, vor allem bei Logistikunternehmen.

Zum Berichtszeitpunkt wurden bereits Förderanträge für die Projektmodule 1 und 3 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gestellt. Für die Förderung der Dieselhybridbusse liegt seit Dezember 2009 ein so genannter Letter of Intent vor, der die grundsätzliche Förderwürdigkeit des Projektes attestiert. Für das Projektmodul 3 wird dieser bis Mitte März 2010 erwartet. Nach aktuellem Stand kann für die Projekte in der Modellregion von einer Förderzuwendung von zusammen etwa 9 Mio. €, davon 5,36 Mio. € für die Dieselhybridbusse, ausgegangen werden. Der Förderzeitraum ist bis Mitte 2011 festgelegt.

Die ersten zwei von insgesamt zehn Dieselhybridbussen wurden bereits im Februar 2010 ausgeliefert. Als serielle Hybride sind sie weitgehend baugleich mit den Brennstoffzellenhybridbussen, welche ab Herbst 2010 ausgeliefert werden sollen. Der Unterschied besteht jedoch darin, dass anstelle der Brennstoffzelle ein Dieselmotor die Energieversorgung der Hochleistungsbatterie sicherstellt. Insofern trägt der Einsatz der Dieselhybridbusse dazu bei, mittels technischer Optimierung gemeinsamer Komponenten und durch Erschließung nachfrageabhängiger wirtschaftlicher Skaleneffekte eine künftige wirtschaftliche Nutzung der vollständig emissionsfreien Brennstoffzellenbusse vorzubereiten.

Im Frühsommer 2009 hat der Erste Bürgermeister der FHH gemeinsam mit den Vorständen der Daimler AG, Shell AG und Vattenfall AG bzw. der Geschäftsführung der TOTAL GmbH eine Absichtserklärung für den Aufbau von fünf Wasserstofftankstellen und den Einsatz von bis zu 500 Brennstoffzellen-Pkw (B-Klasse) in Hamburg unterzeichnet. Damit kommt Hamburg im nationalen Kontext eine führende Rolle bei der Nutzung dieser umweltschonenden Technologie zu. Strategisch bilden die Wasserstofffahrzeuge und elektrisch angetriebene Pkw mit Batterien dabei verschiedene Ausprägungen von Elektromobilität, die sich nur durch ihre speicherbedingt unterschiedlichen Reichweiten unterscheiden.

In Abstimmung mit der NOW GmbH, der nationalen Betreuungsorganisation für die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, wurden weitere Projekte in Hamburg planmäßig umgesetzt, beispielsweise die Inbetriebnahme des Brennstoffzellen-Midibusses auf dem Gelände des Universitätsklinikums Eppendorf im Dezember 2009. Im Leuchtturmvorhaben e4ships für den Einsatz von Brennstoffzellen auf seegängigen Schiffen mit den Partnern ThyssenKrupp Marine Systems AG, MEYER WERFT GmbH und BELUGA SHIPPING GmbH wurden die Antragsverfahren für alle vier Teilprojekte weitgehend abgeschlossen.

Airbus hat gemeinsam mit Partnern ein Brennstoffzellenlabor als Vorstufe für das Fuel Cell Lab aufgebaut, in dem die serienmäßige Nutzung von Brennstoffzellen in der nächsten Generation der so genannten Single-Aisle-Klasse vorbereitet wird. Lufthansa Technik und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) betreuen seit Herbst 2009 gemeinsam ein kleineres Flugzeug mit Brennstoffzelle, welches als „fliegende Werkbank“ technisch entscheidende Faktoren für die Nutzung von Brennstoffzellen wie die Sauerstoffversorgung in großer Höhe oder die Rüttelfestigkeit der Komponenten in der Praxis untersucht.

Auf europäischer Ebene schreitet der Aufbau des Netzwerkes der Wasserstoffregionen – European Regions and Municipalities Partnership for Hydrogen and Fuel Cells (HyRaMP) – weiter voran. Inzwischen haben sich mehr als 30 Regionen dem Verbund angeschlossen. Mehrere Städte haben gemeinsam einen Antrag für die Förderung von 30 Brennstoffzellenbussen im Rahmen der Joint Technology Initiative gestellt, der im Dezember 2009 bei der Bewertung durch die EU 14 von 15 möglichen Punkten erhalten hat.

f) Klima- und Umweltschutz

Die HOCHBAHN bietet einen besonders ressourcenschonenden und umweltfreundlichen ÖPNV. Sie leistet mit ihrem Kerngeschäft als Mobilitätsdienstleister einen zentralen Beitrag zum Klimaschutz. Die mit den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Gesellschaft verbundenen Belastungen für die Umwelt und das Klima – insbesondere der Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) – können wirksam begrenzt werden, wenn Pkw-Fahrten vermieden und Wegstrecken mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Das Prinzip ist leicht verständlich: Je mehr Personen den ÖPNV nutzen, desto besser ist die Auslastung und letztlich die Energieeffizienz des ÖPNV-Systems.

Die HOCHBAHN hat am 12. Juli 2009 unter dem Motto „Unterwegs für Klima und Umwelt“ einen Erlebnistag durchgeführt, um sowohl mit Interessierten und Kunden des ÖPNV als auch mit den HOCHBAHN-Mitarbeitern in einen intensiven Dialog zu treten. An über zehn Stationen hatten die Besucher Gelegenheit, Antworten auf Fragen zum Umwelt- und Klimaschutz zu erhalten. Bei Live-Experimenten zum Thema Energie und Wasserstoff, der Präsentation des weltweit ersten Brennstoffzellenschiffs „FCS Alsterwasser“ oder der Erkundung der Recyclingfähigkeit von U-Bahn-Fahrzeugen konnten Kinder und Erwachsene gleichermaßen spielerisch eine neue Erlebniswelt entdecken. Ziel des Aktionstages war es, die Besucher für das zu begeistern, was die HOCHBAHN gemeinsam mit ihren Fahrgästen zum Klima- und Umweltschutz beiträgt, um die Lebensqualität in ihrer Stadt zu sichern.

Darüber hinaus hat sich die HOCHBAHN an der Fortsetzung der autofreien Sonntage am 19. Juni 2009 sowie 20. September 2009 im Rahmen des Hamburger Klimaschutzkonzeptes unter dem Motto „Freie Fahrt fürs Klima“ mit kostenloser ÖPNV-Nutzung beteiligt. Der zweite autofreie Sonntag wurde durch die Aktion „Mobilität der Zukunft“ ergänzt, bei der sich Fahrgäste über die Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen der HOCHBAHN informieren konnten.

Die HOCHBAHN hat mit technischen Innovationen in den vergangenen Jahren bereits viel erreicht, denn weniger Energiebedarf bedeutet auch weniger CO₂-Emissionen. In 2009 standen U-Bahn-Fahrzeuge des Typs DT4 im Fokus von weiterführenden Energiesparmaßnahmen. Für Werkstatt- und Abstellzeiten sind bestimmte für den Betrieb benötigte Verbrauchskomponenten am Fahrzeug, z. B. Kühlwasserpumpen und Umformer, nicht erforderlich und können deaktiviert werden. Dazu ist eine Umprogrammierung der Fahrzeugsoftware in der Fahrzeugsteuerung erforderlich. Diese Maßnahme führt dauerhaft zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um ca. 540 t pro Jahr.

Im Busverkehr lag ein Schwerpunkt in der Reduzierung des Dieserverbrauchs durch kraftstoffsparende Fahrweise. Das so genannte Eco-Training ist eins von fünf Themen, zu denen die HOCHBAHN-Busfahrer eine Weiterbildung im Rahmen des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) nachweisen müssen. Insgesamt 470 Mitarbeiter wurden praxisnah zu Einflussfaktoren auf den Dieserverbrauch sowie zu neuen Techniken, wie z. B. den Hybridantrieb, geschult. Der Erfolg des erlernten ökonomischen Fahrstils zeigte sich bei Fahrten mit einem elektronischen Verbrauchsmessgerät durch eine Kraftstoffeinsparung zwischen 5 und 10 %. Bei konsequenter Anwendung lässt sich dadurch eine CO₂-Reduzierung von bis zu 4.000 t pro Jahr für die gesamte Busflotte erzielen.

Das U-Bahn- und Bussystem der HOCHBAHN leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Als gezielte Erweiterung ist die Einführung eines effizienten Niederflur-Stadtbahnsystems geplant, wodurch lokale Belastungen durch Abgasemissionen wie Stickoxide, Feinstaub, Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid dauerhaft gemindert werden können. Auch die Planungen für den Bau eines Stadtbahnbetriebshofes erfolgen unter ökologischen Gesichtspunkten, z. B. durch Untersuchung von Photovoltaik, Solarthermie und Regenwassernutzung.

Die HOCHBAHN stellt sich der Herausforderung, ein hochwertiges Verkehrsangebot anzubieten und dabei den effizienten Umgang mit den Ressourcen konsequent weiterzuentwickeln.

2. WIRTSCHAFTLICHE LAGE

a) Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten in 2009 gegenüber dem Vorjahr um rund 17 Mio. € auf 324 Mio. € (+5,7 %) gesteigert werden. Die Mehreinnahmen ergeben sich insbesondere aus der positiven Nachfrageentwicklung sowie aus der Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2009. Die Gesamtleistung hat sich im Geschäftsjahr 2009 um rund 32 Mio. € (+8,1 %) auf 422 Mio. € verbessert. Ursachen hierfür waren neben den gestiegenen Verkehrseinnahmen u.a. höhere Eigenleistungen im Zusammenhang mit dem Bau der U-Bahn-Linie U4 und Zuschüsse der FHH für die Planung der Stadtbahn in Hamburg.

Bei den Aufwendungen für Energie ergibt sich bei den Stromkosten eine Steigerung um 25,9 % gegenüber dem Vorjahr. Gleichzeitig lagen die Kosten für den Dieselmotorkraftstoff in 2009 um 21,8 % unter denen des Vorjahres.

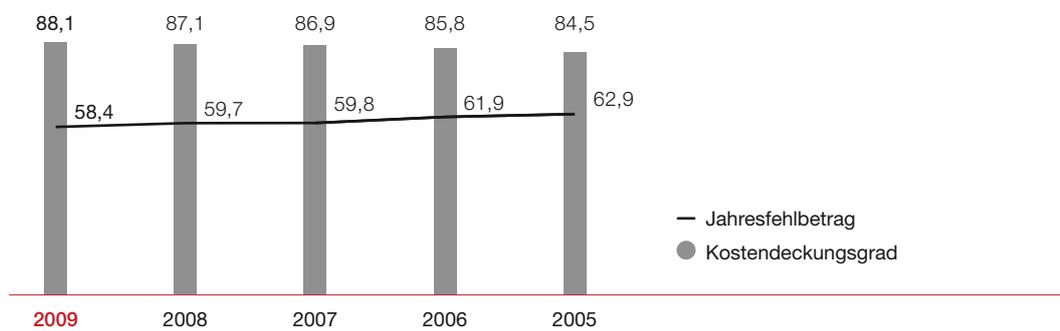
Die gegenüber dem Vorjahr höheren Aufwendungen für bezogene Leistungen (u. a. aus der Fremdvergabe von Busverkehrsleistungen und höheren Instandhaltungsaufwendungen) konnten durch die Steigerungen bei den Erträgen kompensiert werden.

Die Gewerkschaft ver.di und die HOCHBAHN haben sich am 11. Dezember 2009 auf einen neuen Entgelttarifvertrag für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN geeinigt. Die Laufzeit des Tarifvertrages begann am 1. Oktober 2009 und endet am 31. März 2011. Im Wesentlichen sieht der Tarifvertrag eine Anhebung der monatlichen Vergütungen in Form eines Festbetrages vor. Der Aufsichtsrat der HOCHBAHN hat dem Tarifvertrag am 17. Dezember 2009 zugestimmt. Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr ergaben sich darüber hinaus aus der erforderlichen Neubewertung der Wettbewerbsrückstellung zum 31. Dezember 2009.

Insbesondere aufgrund der verbesserten Einnahmesituation im Geschäftsjahr 2009 ist es der HOCHBAHN erneut gelungen, die Kostensteigerungen aufzufangen und den Vorjahresfehlbetrag nochmals um rund 1,3 Mio. € auf nunmehr 58,4 Mio. € (Vorjahr: 59,7 Mio. €) zu reduzieren.

Der Kostendeckungsgrad des Unternehmens, der mit 88,1 % um 1,0 Prozentpunkte über dem vergleichbaren Vorjahreswert (87,1 %) liegt, stellt einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Kostendeckungsgrad/Jahresfehlbetrag



Jahresfehlbetrag (in Mio. €)

Jahr	2009	2008	2007	2006	2005
Jahresfehlbetrag	58,4	59,7	59,8	61,9	62,9

Kostendeckungsgrad (in %)

Jahr	2009	2008	2007	2006	2005
Kostendeckungsgrad	88,1	87,1	86,9	85,8	84,5

b) Vermögens- und Finanzlage

Aktiva

	2009 Mio. €	2009 Anteil %	2008 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	507,5	69,4	486,4
Finanzanlagen	138,6	19,0	136,1
	646,1	88,4	622,5
Vorräte	10,8	1,5	11,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7,8	1,0	1,8
Flüssige Mittel	3,4	0,5	3,0
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	62,6	8,6	62,4
	84,6	11,6	78,2
	730,7	100,0	700,7

Passiva

	2009 Mio. €	2009 Anteil %	2008 Mio. €
Eigenkapital	142,4	19,5	142,4
Pensionsrückstellungen	33,3	4,6	31,7
Darlehen von Kreditinstituten und sonstige Darlehen	276,2	37,8	271,4
	451,9	61,9	445,5
Übrige Rückstellungen	168,8	23,1	162,5
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	22,1	3,0	27,8
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	87,9	12,0	64,9
	278,8	38,1	255,2
	730,7	100,0	700,7

Die Zunahme beim Anlagevermögen ergibt sich aus planmäßigen Investitionen. Im Zusammenhang mit der Finanzierung dieser Investitionen kommt es zu einer Erhöhung bei den Darlehen und den sonstigen Verbindlichkeiten.

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist im Geschäftsjahr 2009 durch den positiven Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit vollumfänglich gedeckt worden. Die Eigenkapitalquote am Gesamtkapital beträgt am Bilanzstichtag 19,5 % (Vorjahr: 20,3 %). Die Relation des Eigenkapitals zum Bestand des Anlagevermögens beläuft sich im Berichtsjahr auf 22,0 % gegenüber 22,9 % im Jahr 2008.

Unter Berücksichtigung der Einbindung der HOCHBAHN in den Konzern der HGV und der durch diese sichergestellten Finanzierung der Gesellschaft sowie der hohen Bonität des Anteilseigners sind Finanzierungsprobleme derzeit nicht zu konstatieren, sodass die Angemessenheit der Eigenkapitalausstattung aktuell gegeben ist.

Bei nahezu gleichbleibender Eigenkapitalausstattung werden sich die Finanzierungskosten der HOCHBAHN aufgrund eines steigenden Fremdkapitalanteils zukünftig erhöhen.

c) Investitionen

Die HOCHBAHN nahm im Geschäftsjahr 2009 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 151,9 Mio. € vor (2008: 191,9 Mio. €). Insgesamt lag mit einer Summe von ca. 120,4 Mio. € (2008: 149,3 Mio. €) der Schwerpunkt der Investitionen im Ressort Betrieb und Infrastruktur. Davon entfielen auf die U4-Anbindung der HafenCity ca. 51,3 Mio. €, den Umbau westlich der Haltestelle Berliner Tor ca. 1,9 Mio. €, die Oberbaumaßnahmen ca. 14,5 Mio. €, die Brückenbauwerkserneuerungen ca. 8,3 Mio. €, die Zentralisierung der Betriebsführung U-Bahn ca. 12,6 Mio. €, die Einführung des digitalen Funknetzes für die U-Bahn ca. 9,3 Mio. € und die Erweiterung der Werkstatthalle 2 für den DT5 ca. 3,9 Mio. €. Im Busbereich wurden insgesamt 27,2 Mio. € investiert, davon 20,9 Mio. € für Busbeschaffungen, 0,4 Mio. € für den Ausbau des Fahrgastinformations- und Managementsystems (FIMS), 1,0 Mio. € für das System Elektronischer Fahrscheindrucker, 1,2 Mio. € für die Videoüberwachung in Bussen und 1,9 Mio. € in den Neubau der Busumsteigeanlagen Poppenbüttel, Billstedt und Barmbek.

Die Investitionen in den Ressorts Unternehmenssteuerung, Personal und Zentrale Dienstleistungen sowie Finanzen betragen 1,6 Mio. €.

Die Bruttoinvestitionen (Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände, Finanzanlagen) des Berichtsjahres betreffen folgende Bereiche:

Investitionen

	2009 Mio. €	2009 Anteil %	2008 Mio. €	2007 Mio. €
Ressort Betrieb und Infrastruktur				
Neue Fahrzeuge und Anlagen im U-Bahn-Bereich				
– DT5	0,8	0,5	4,2	0,0
– U4 – Anbindung HafenCity	51,3	33,8	94,0	43,3
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
– Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	68,3	45,0	51,1	50,8
Zwischensumme	120,4	79,3	149,3	94,1
Busbereich				
– Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	27,2	17,9	39,1	32,2
Gemeinsame Anlagen	1,6	1,0	2,9	5,2
Finanzanlagen	2,7	1,8	0,6	0,0
Gesamtinvestitionen	151,9	100,0	191,9	131,5

3. RISIKOBERICHT

Das seit 1999 bei der HOCHBAHN etablierte Risiko-/Chancen-Management (RCM) wird zur Analyse der Risikosituation des Unternehmens sowie der wesentlichen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften eingesetzt. Hiermit verbunden erfolgen zweimal jährlich die Risikenidentifikation und deren Ranking sowie die Überprüfung der Wirksamkeit der eingeleiteten Maßnahmen.

Im Rahmen der 21. RCM-Sitzung am 24. November 2009 wurden die Risiken klassifiziert – folgende haben eine hohe Bedeutung für die HOCHBAHN:

- **Reduzierung der Investitionszuschüsse für das Bestandsnetz**
Dieses Risiko wurde bereits im Vorjahr näher beleuchtet. Im Berichtsjahr ist eine leichte weitere Reduzierung der Zuschüsse eingetreten.
- **Tarife werden politisch festgesetzt, Einnahmenrisiko für die HOCHBAHN**
Im Berichtsjahr haben sich hierzu keine signifikanten Änderungen ergeben.
- **Eigenkapitalausstattung**
Die laufenden Investitionen in das Bestandsnetz der HOCHBAHN, aber auch Investitionen in Verbindung mit neuen Leistungsangeboten, wie z. B. die Stadtbahn, tragen künftig zu einer Reduzierung der Eigenkapitalquote und damit zu einem Anstieg des Fremdkapitals bei. Dieser Anstieg wird zu höheren laufenden Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen) führen und kann damit zu einer Erhöhung des Defizits beitragen.
- **Reduzierung von Ertragszuschüssen**
Einhergehend mit der drohenden Reduzierung der Ertragszuschüsse nach § 45a PBefG (Ausgleichszahlung für den rabattierten Ausbildungsverkehr) durch die FHH hat dieses Risiko im Rahmen des Rankings enorm an Signifikanz gewonnen. Die Planung sieht für 2010 Zuschüsse von 33 Mio. € vor. In der Diskussion steht eine Herabsetzung dieses Betrags auf bis zu 18,5 Mio. €. Dies würde eine Reduzierung um 14,5 Mio. € bedeuten, verbunden mit der Folge, dass das Unternehmensdefizit entsprechend ansteigt.
- **Erprobung neuer Technologien**
Die Erprobung neuer Technologien ist zwar mit ergebnisbelastenden Investitionen verbunden, allerdings können hierdurch Emissionen vermindert und wertvolle Ressourcen geschont sowie der Technologievorsprung gegenüber Wettbewerbern gesichert werden. Dem Erprobungsrisiko bei neuen Busantriebssystemen wird entgegengewirkt, indem alle im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge bereits beim Hersteller durch anhaltende Test- und Erprobungsroutinen gelaufen sind. Somit ist eine Gefährdung oder ein wirtschaftliches Risiko beim Einsatz der Technologie weitgehend ausgeschlossen.

- **Risiken aus der neuen Stadtbahn**

Die endgültige Finanzierung der Stadtbahn bedarf noch der abschließenden Klärung zwischen der FHH und der HOCHBAHN. Investitionszuschüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind für die Errichtung des Fahrweges denkbar. Voraussetzung für Zuschüsse aus dem GVFG ist eine „Standardisierte Bewertung“ des Vorhabens mit positivem Ergebnis. Diese Bewertung wird zurzeit für die erste Linie von Bramfeld nach Altona durch einen externen Gutachter (Intraplan GmbH, München) erstellt. Die Ergebnisse sollen im Sommer 2010 vorliegen.

- **Altersrisiko**

Ausfallrisiko für Bauwerke:

Bedingt durch das hohe Alter der U-Bahn-Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel) kann es durchaus zu größeren ungeplanten Erneuerungsmaßnahmen kommen, welche zum Teil mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden sind. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, wurden die folgenden Maßnahmen eingeleitet:

- Sämtliche Bauwerke unterliegen einer zyklischen Bauwerksprüfung, in der etwaige Mängel genau dokumentiert und – soweit möglich – kleinere Reparaturen sofort veranlasst werden.
- Aus den Prüfungsberichten wurde eine langfristige Instandhaltungs- und Erneuerungsstrategie für alle Ingenieurbauwerke abgeleitet. Auf der Grundlage bruchmechanischer Untersuchungen (dynamische Dauerfestigkeit) für alle Stahlbrücken der HOCHBAHN durch die TU Aachen konnten die besonders empfindlichen Bauwerke identifiziert und entsprechende Verstärkungsmaßnahmen definiert werden.
- Diese Erneuerungsstrategie wird konsequent seit ca. zehn Jahren umgesetzt, sodass besonders empfindliche Bauwerke bereits erneuert bzw. verstärkt werden konnten.

Ausfallrisiko elektronischer Bauteile in Stellwerken und Leitsystemen:

Insbesondere bei der systemrelevanten Leit- und Sicherungstechnik besteht langfristig die Gefahr der Obsoleszenz, d. h. der Überalterung elektronischer Bauteile, für die keine kompatiblen Ersatzteile mehr zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund wird derzeit für alle systemrelevanten Bauteile unter Betrachtung der Einzelkomponenten eine Erneuerungsstrategie entwickelt. Für die Sicas-Stellwerke konnte bereits im Rahmen der Stellwerksbeschaffung eine langfristige Ersatzteilverfügbarkeit durch den Hersteller sichergestellt werden.

- **Derivate (Cross-Border-Leases)**

Im Zusammenhang mit zwei Cross-Border-Lease-Transaktionen sind Darlehen aufgenommen worden, die durch Zins- und Währungsswaps betrag- und fristenkongruent abgesichert worden sind.

Im Berichtsjahr fand eine Prüfung durch den Rechnungshof der FHH hinsichtlich etwaiger Risiken aus Cross-Border-Lease-Transaktionen statt. Die Prüfung hat weder zu nennenswerten Beanstandungen noch zur Identifikation von neuen Risiken geführt. Als Risiko besteht weiterhin, dass mit einzelnen US-Leasinggebern vertraglich vereinbart worden ist, dass die beteiligten Banken bestimmte Anforderungen an ihr Rating erfüllen müssen. Im Falle eines Absinkens des Ratings unter den vereinbarten Wert sind von der HOCHBAHN ggf. zusätzliche Sicherheiten zu stellen.

Im Dezember 2009 wurde eine in 1995 abgeschlossene Cross-Border-Lease-Transaktion auf Wunsch des amerikanischen Investors vorzeitig beendet, der vereinnahmte Barwertvorteil ist der HOCHBAHN verblieben.

- **Finanzmarktkrise**

Im Folgenden werden die Ergebnisse zu zwei wesentlichen Risikobereichen zusammengefasst:

- **Finanzen und Zinsen**

Die Deckung des Finanzierungsbedarfes bei der HOCHBAHN und den Beteiligungsunternehmen war auch im Jahr 2009 jederzeit sichergestellt.

Bei den im Jahr 2009 neu aufgenommenen bzw. prolongierten Darlehen hat die HOCHBAHN von den auf dem Finanzmarkt zurzeit bestehenden günstigen Zinskonditionen profitiert.

- **Fahrgastzahlen**

Trotz der negativen Entwicklung der Wirtschaftsleistung hat der ÖPNV in Hamburg erneut weitere Zuwächse bei den Fahrgastzahlen verzeichnet. Insbesondere wirkte die staatliche Hilfe von Unternehmen durch den Einsatz des Kurzarbeitergeldes stabilisierend auf den Hamburger Berufsverkehr. Zudem war es möglich, die anerkanntermaßen hohe Angebotsqualität im Bereich des Hamburger ÖPNV aufrechtzuerhalten und sogar weiter zu erhöhen. Neben weiteren Faktoren tragen gerade diese Aspekte dazu bei, dass mögliche Nachfragerückgänge aufgrund eines konjunkturbedingten Abbaus der Beschäftigung verhindert oder zumindest begrenzt werden können.

Verbunden mit den im Jahr 2009 durchgeführten Analysen lässt sich für die HOCHBAHN und ihre wesentlichen Beteiligungsunternehmen nach wie vor festhalten, dass sie adäquat aufgestellt und nicht signifikant von den Auswirkungen der Finanzmarkt- bzw. Wirtschaftskrise betroffen sind.

4. NACHTRAGSBERICHT

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

5. PROGNOSEBERICHT

Entwicklung der neuen U-Bahn-Linie U4

Die Arbeiten an der neuen U-Bahn-Linie U4 wurden im Berichtszeitraum durch die ARGE U4 – Hafencity fortgesetzt. Im Oktober 2009 erfolgte der Durchschlag der ersten Tunnelröhre am Zielschacht am Jungfernstieg, und die Ausbauarbeiten am Rohbau der ersten Tunnelröhre konnten beginnen. Am 4. Januar 2010 wurde auch die zweite Tunnelröhre feierlich getauft und der Vortrieb erfolgreich gestartet.

Die bisherigen Verzögerungen im Schildvortrieb werden Auswirkungen auf die Baustelle am Jungfernstieg haben. Der provisorische Teilrückbau der Baustellenfläche auf dem Anleger Jungfernstieg kann nicht, wie ursprünglich geplant, im Februar 2010, sondern erst im Juli 2010 realisiert werden. Die vollständige Wiederherstellung des Anlegers erfolgt voraussichtlich im Frühjahr 2012.

Im Bereich der offenen Baustelle in der Hafencity ist die Haltestelle Überseequartier im Rohbau vollständig hergestellt. Die Ausbauarbeiten haben im Frühjahr 2010 begonnen. Die Arbeiten an der Haltestelle Hafencity Universität befinden sich im Plan.

Der im Mai 2008 eröffnete Infopavillon am Jungfernstieg als zentraler Informationspunkt für das U4-Projekt hat am 21. September 2009 den 500.000sten Besucher empfangen.

Fortgang neues Niederflur-Stadtbahnssystem

Für das neue, niederflurige Stadtbahnnetz wurde mit Beauftragung des Generalplaners im Mai 2009 die Vorentwurfsplanung für den ersten Bauabschnitt zwischen Bramfeld/Steilshoop und Kellinghusenstraße sowie den Betriebshof begonnen. Der Streckenverlauf des ersten Bauabschnitts steht seit Anfang Juli 2009 fest. Auf Basis einer umfangreichen Variantenuntersuchung fiel die Entscheidung unter verkehrsplanerischen und -technischen Aspekten für eine Streckenführung über den Winterhuder Marktplatz bis zur vorläufigen Endhaltestelle U Kellinghusenstraße. Neben der zu erwartenden höheren Anzahl an Fahrgästen und dem bestehenden Anschluss an die Linien U1 und U3 bietet die gewählte Variante auch Vorteile im Hinblick auf bauliche Maßnahmen und den Umweltschutz.

Die Vorentwurfsplanung wurde Anfang Oktober 2009 abgeschlossen. Mit dem ersten weitergabefähigen Planungsstand initiierte die HOCHBAHN einen umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit den fachlich involvierten Behörden und Institutionen, den betroffenen Leistungsträgern, den Medien, der Öffentlichkeit sowie den Anliegern und Gewerbetreibenden.

Über die Festlegungen zu Zielnetz, erster Linie und erstem Bauabschnitt wurde die Bürgerschaft im Rahmen einer Senatsdrucksache informiert, mit der sie sich im November 2009 befasste. Es erging ein einstimmiges Votum für die Stadtbahn.

Die HOCHBAHN beabsichtigt, bis zum Sommer 2010 die Planfeststellungsunterlagen für einen ersten Bauabschnitt fertigzustellen und einzureichen. Unter der Voraussetzung von weiterhin optimalen Planungs- und Genehmigungsprozessen wird ein Baubeginn im Frühjahr 2012 angestrebt. Die Betriebsaufnahme könnte in diesem Fall im Jahr 2014 erfolgen.

U-Bahn-Fahrzeug DT5

Die Konsortialpartner für die Lieferung der neuen DT5-Fahrzeuge, Alstom und Bombardier, haben in der ersten Jahreshälfte 2009 mit der Wagenkastenfertigung und mit der Herstellung der Komponenten für die Fahrzeugausrüstung begonnen. Die Bereitstellung der Komponenten für die Fahrzeugausrüstung verlief reibungslos. Erste Komponenten (u. a. der Fahrmotor und der Bordnetzumrichter) haben mit Erfolg die Erstmusterprüfung bestanden. Ebenfalls abgeschlossen ist die Abstimmung der Ausgestaltung des Fahrer-arbeitsplatzes mit allen Beteiligten.

Am 4. März 2010 wurde das erste fertiggestellte von insgesamt 27 U-Bahn-Fahrzeugen vom Typ DT5 den Medien in Salzgitter offiziell vorgestellt. Über die 27 Fahrzeuge hinaus bestehen noch Optionen auf mindestens 40 weitere Fahrzeuge. Der DT5 ersetzt dann voraussichtlich bis Ende 2015 die Fahrzeuggeneration des Typs DT3.

Nach erfolgreichem Abschluss der statischen Inbetriebnahme im Herstellerwerk Salzgitter wurde das erste Fahrzeug im März 2010 nach Henningsdorf zur dynamischen Inbetriebnahme überführt. Bevor voraussichtlich im Sommer 2011 der erste DT5 die Fahrgastbeförderung in Hamburg aufnimmt, wird das Fahrzeug von der HOCHBAHN vorher ausgiebig im eigenen Streckennetz erprobt und der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) zur Abnahme vorgestellt.

Umbau der Busumsteiganlage Barmbek

Am 12. Oktober 2009 erfolgte der Startschuss für die Neugestaltung der Busumsteiganlage Barmbek. Bis Anfang 2014 wird die HOCHBAHN eine moderne Busanlage errichten und die Zugangsmöglichkeiten vom Wiesendamm zur U-Bahn-Haltestelle erweitern.

Die Busumsteiganlage Barmbek wurde 1965 in Betrieb genommen und ist heute einer der größten Knotenpunkte des Hamburger Nahverkehrs. Sie wird täglich von etwa 60.000 Fahrgästen genutzt und von rund 2.200 Bussen angefahren. In ihrer derzeitigen Gestaltung wird die Busanlage Barmbek den heutigen Ansprüchen an eine moderne und barrierefreie Verkehrsanlage sowie den Anforderungen an weiter wachsende Fahrgastzahlen nicht mehr gerecht. Daher ist ihre Aufwertung für den Stadtteil Barmbek verkehrlich und städtebaulich von großer Bedeutung. Die zukünftige Busanlage wird den Fahrgästen mit ihrer transparenten Überdachung großzügigen und hellen Witterungsschutz bieten.

Die Arbeiten der HOCHBAHN sind Teil eines übergreifenden Projektes zur Sanierung des Bahnhofes und des Bahnhofsumfeldes, das die HOCHBAHN in den nächsten Jahren gemeinsam mit dem Bezirk Hamburg-Nord und der Deutschen Bahn AG unter der Federführung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt realisieren wird.

Voraussichtliche künftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN unterstellt in der Erfolgsplanung für das Geschäftsjahr 2010 ein Defizit in Höhe von 65,5 Mio. € bei einem Kostendeckungsgrad von 86,6 %. Durch die zwischenzeitliche Veränderung einiger Planungsprämissen zeichnet sich jedoch ab, dass das Ergebnis tatsächlich besser ausfallen dürfte.

Jahresabschluss

Bilanz	60
Gewinn- und Verlustrechnung	61
Anlagenspiegel	62
Anhang Bilanzerläuterungen (66) Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung (70) Sonstige Angaben (72) Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2009 (77)	64
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	78

Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2009

Aktiva

in T€	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		4.918	3.791
II. Sachanlagen		502.551	482.600
III. Finanzanlagen		138.638	136.066
		646.107	622.457
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(1)	10.792	11.045
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	69.500	61.911
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		3.377	2.975
		83.669	75.931
C. Rechnungsabgrenzungsposten		970	2.341
		730.746	700.729

Passiva

in T€	Anhang	31.12.2009	31.12.2008
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(3)	88.938	88.938
II. Kapitalrücklage		48.050	48.050
III. Gewinnrücklagen	(4)	5.446	5.446
		142.434	142.434
B. Rückstellungen	(5)	202.058	194.168
C. Verbindlichkeiten	(6)	370.985	345.441
D. Rechnungsabgrenzungsposten		15.269	18.686
		730.746	700.729

Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

in T€	Anhang	2009	2008
1. Umsatzerlöse	(7)	360.366	339.456
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		16.732	13.027
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	44.972	37.965
4. Gesamtleistung		422.070	390.448
5. Materialaufwand	(9)	-188.215	-168.761
6. Personalaufwand	(10)	-194.805	-182.317
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	-57.159	-58.839
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-31.660	-32.833
9. Beteiligungsergebnis	(13)	8.579	9.569
10. Zinsergebnis	(14)	-16.861	-16.576
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-58.051	-59.309
12. Sonstige Steuern		-359	-363
13. Erträge aus Verlustübernahme		58.410	59.672
14. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag		0	0

Anlagenspiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT

in T€	AHK Stand am 1.1.2009	Zugänge
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	27.206	1.336
2. Geleistete Anzahlungen	681	349
	27.887	1.685
II. Sachanlagen		
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	38.423	390
b) Bauten auf fremden Grundstücken		
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	150.035	1.854
bb) Übrige Bauten	64.881	3.729
	253.339	5.973
2. a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	315.335	20.166
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	525.546	23.294
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	51.844	3.104
	892.725	46.564
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	59.408	5.366
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	53.127	20.625
	1.258.599	78.528
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	129.451	2.713
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.423	68
3. Beteiligungen	1.392	0
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	2.801	0
	136.067	2.781
Summe	1.422.553	82.994

Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen (kumuliert)	Buchwerte 31.12.2009	Buchwerte 31.12.2008	Abschreibungen 2009
223	1.214	25.347	4.186	3.110	1.475
0	-298	0	732	681	0
223	916	25.347	4.918	3.791	1.475
5	238	27.620	11.426	11.351	552
16	7.359	123.903	35.329	32.555	6.441
919	5.914	48.528	25.077	17.135	1.701
940	13.511	200.051	71.832	61.041	8.694
4.309	14.915	259.381	86.726	62.649	11.003
4.864	297	269.681	274.592	277.625	26.540
404	1.523	39.760	16.307	14.436	2.755
9.577	16.735	568.822	377.625	354.710	40.298
1.477	4.193	50.876	16.614	13.722	6.657
1.917	-35.355	0	36.480	53.127	35
13.911	-916	819.749	502.551	482.600	55.684
0	0	0	132.164	129.450	0
210	0	0	2.281	2.423	0
0	0	0	1.392	1.392	0
0	0	0	2.801	2.801	0
210	0	0	138.638	136.066	0
14.344	0	845.096	646.107	622.457	57.159

Anhang

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2009

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2009 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten. Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft verzichtet gemäß § 291 HGB auf die Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses einschließlich Konzernanhang und eines Konzernlageberichts. 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 selbstgestellten 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 der nach steuerlichen Grundsätzen, eigenen Erfahrungssätzen und Richtsätzen der öffentlichen Verkehrsbetriebe ermittelten betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Für Wirtschaftsgüter, die nach dem 30. Juni 1997 angeschafft oder hergestellt worden sind, wurde – mit Ausnahme für U-Bahn-Fahrzeuge und Omnibusse – 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 angewandt.

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 entsprechend den steuerlichen Regelungen des § 6 Abs. 2 EStG in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt.

Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen 150,- € und 1.000,- €, die selbstständig nutzbar sind, ist gemäß § 6 Abs. 2a EStG ein Sammelposten gebildet worden, der über fünf Jahre linear gewinnmindernd aufgelöst wird.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen, die Beteiligungen und die Wertpapiere des Anlagevermögens sind mit den Anschaffungskosten aktiviert worden.

Unverzinsliche und verzinsliche Ausleihungen sind mit den Barwerten bzw. mit den niedrigeren steuerlich zulässigen Werten angesetzt worden.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu fortgeschriebenen durchschnittlichen Einstandspreisen bewertet. Selbsterstellte Vorräte sind zu Herstellungskosten einschließlich steuerlich zulässiger Gemeinkostenzuschläge auf Löhne und Materialien bewertet worden. Für erkennbare und nicht 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 zum Teilwert gemäß § 6a EStG unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung eines Rechnungszinssatzes von 6 % p. a. bilanziert.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewisse Verpflichtungen. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. In den sonstigen Rückstellungen sind auch Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung enthalten. Es ist von dem Wahlrecht nach § 249 Abs. 1 Satz 3 HGB Gebrauch gemacht worden; daneben bestehen für noch durchzuführende Instandhaltungsmaßnahmen Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB.

Die Verbindlichkeiten werden mit deren Rückzahlungsbetrag bewertet.

Fremdwährungsverbindlichkeiten werden zum Euro-Referenzkurs der Europäischen Zentralbank zum Bilanzstichtag auf Euro umgerechnet.

BILANZERLÄUTERUNGEN

(1) Vorräte

in T€	2009	2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.792	11.045

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2009	2008
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.825	1.765
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	24.231	50.123
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.435)	(67.555)
davon aus sonstigen Forderungen	(22.796)	(-17.432)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.915	2.093
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.915)	(2.093)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	27.324	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(27.398)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(-74)	(0)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	8.205	7.930
Summe	69.500	61.911

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2009 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) Gewinnrücklagen

Die gesetzlichen Rücklagen betragen 4.124 T€, die anderen Gewinnrücklagen 1.322 T€.

(5) Rückstellungen

in T€	2009	2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	33.281	31.725
Steuerrückstellungen	25	37
Sonstige Rückstellungen	168.752	162.406
	202.058	194.168

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 von 22.502 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von rund 100 Mio. € (Pflichtrückstellung gemäß § 249 Abs. 1 HGB) enthalten die sonstigen Rückstellungen u. a. sozialplanähnliche Verpflichtungen, Verpflichtungen für Vergütungsnachzahlungen an Mitarbeiter, künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, ungewisse Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen Auflagen.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	2009 davon Restlaufzeit			2008 davon Restlaufzeit		
	insges.	bis 1 Jahr	über 5 Jahre	insges.	bis 1 Jahr	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	276.186	20.886	168.746	271.400	28.537	169.347
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.151	22.151	0	27.828	27.828	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	52.286	52.286	0	25.911	25.911	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(-54.502)	(-54.502)	(0)	(4.574)	(4.574)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(106.788)	(106.788)	(0)	(21.337)	(21.337)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	396	396	0	201	201	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(427)	(427)	(0)	(82)	(82)	(0)
davon aus sonstigen Forderungen	(-31)	(-31)	(0)	(119)	(119)	(0)
5. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	0	0	0	132	132	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(0)	(0)	(171)	(171)	(0)
davon aus sonstigen Forderungen	(0)	(0)	(0)	(-39)	(-39)	(0)
6. Sonstige Verbindlichkeiten	19.966	19.966	0	19.969	19.969	0
davon aus Steuern	(2.698)	(2.698)	(0)	(2.395)	(2.395)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.429)	(1.429)	(0)	(1.109)	(1.109)	(0)
Summe	370.985	115.685	168.746	345.441	102.578	169.347

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

²⁾ Enthalten sind zwei Darlehen in NZD (102.920 T€) mit variablem Zinssatz; hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps 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 +8.672 T€.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(7) Umsatzerlöse

in T€	2009	2008
Personennahverkehr ¹⁾	323.922	306.459
Vermietung und Verpachtung (einschl. Vermietung von Werbeflächen)	13.330	12.585
Sonstiges	23.114	20.412
	360.366	339.456
davon aperiodisch ²⁾	9.352	6.079

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 endgültigen Einnahmenezuschreibungen des HVV für die Jahre 2008 und 2009 liegen 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 § 45 a PBefG von der FHH erfolgt aufgrund einer vorläufigen Berechnung grundsätzlich anhand der Vorjahresparameter. Gleiches gilt für die Ermittlung der Einnahmen aus der Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX).

²⁾ In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen nachträgliche Einnahmen des HVV, aus § 45 a PBefG sowie aus § 148 SGB IX für frühere Jahre enthalten (zusammen 8.867 T€), die z.T. aufgrund vorläufiger Bescheide vereinnahmt wurden.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2009	2008
Sonstige betriebliche Erträge	44.972	37.965
davon aperiodisch (im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sowie Kostenerstattungen für frühere Jahre)	5.025	4.936

(9) Materialaufwand

in T€	2009	2008
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	47.644	46.657
Aufwendungen für bezogene Leistungen	140.571	122.104
	188.215	168.761

(10) Personalaufwand

in T€	2009	2008
Löhne und Gehälter	157.588	149.583
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	37.217	32.734
	194.805	182.317
davon für Altersversorgung	7.157	5.044
davon aperiodisch (im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Zuführung zur Wettbewerbsrückstellung)	12.709	4.926

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 2009 2.899 T€.

(11) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr wie folgt vorgenommen:

in T€	2009	2008
Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB	35	52
Abschreibungen gemäß § 254 HGB entsprechend der Vorschrift des § 6 b EStG	0	1.006
	35	1.058

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von 196 T€.

(13) Beteiligungsergebnis

in T€	2009	2008
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6.204	6.600
Erträge aus Beteiligungen	2.375	2.969
davon aus verbundenen Unternehmen	(2.363)	(2.881)
	8.579	9.569

(14) Zinsergebnis

in T€	2009	2008
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	135	143
davon aus verbundenen Unternehmen	(135)	(143)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	546	2.108
davon aus verbundenen Unternehmen	(407)	(1.810)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-17.542	-18.827
davon an verbundene Unternehmen	(-249)	(-667)
	-16.861	-16.576

SONSTIGE ANGABEN

(15) Abschlussprüferhonorare

Für Leistungen, die der Abschlussprüfer erbracht hat, wurde im Geschäftsjahr 2009 folgendes Honorar als Aufwand erfasst:

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2009	2008
Abschlussprüfungsleistungen	98	98
Andere Bestätigungsleistungen	37	28
Sonstige Leistungen	13	29
	148	155

Von der im Vorjahr gebildeten Rückstellung für andere Bestätigungsleistungen wurden im Geschäftsjahr 6 T€ aufgelöst.

(16) Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

Cross-Border-Lease-Verträge

Allgemeines, Art und Zweck

Im Zusammenhang mit dem Abschluss von vier Finanzierungs-Leasingverträgen für U-Bahn-Fahrzeuge sowie einer Leasingtransaktion über QTE (Qualified Technological Equipment) zur Erzielung von Barwertvorteilen ergibt sich gegenüber ausländischen Leasinggebern eine Haftung in Höhe von 284.470 T€, für die in gleicher Höhe Rückgrifforderungen gegenüber drei inländischen und zwei ausländischen Kreditinstituten bestehen. Die Verbindlichkeiten werden durch die Sicherungsübereignung von U-Bahn-Fahrzeugen und Nutzungsziehungsrechten am QTE besichert.

Aus einer Cross-Border-Lease-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 2009 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen 14.944 T€.

Bei einzelnen US-Leasing-Transaktionen ist vertraglich vereinbart, dass die beteiligten Banken bestimmte Anforderungen an ihr Rating erfüllen müssen. Im Falle eines Absinkens des Ratings unter den vereinbarten Wert sind von der HOCHBAHN ggf. zusätzliche Sicherheiten zu stellen.

(17) Haftungsverhältnisse

Verbindlichkeiten aus Bürgschaften 11.822 T€.

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit vertraglichen Verpflichtungen von mittelbaren HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaften gegenüber ihren Auftraggebern aus Verkehrs- und Leistungsverträgen.

(18) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 307.221 T€. Hierin sind 159 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(19) Angaben zu den Arbeitnehmern

	2009	2008
Betrieb und Infrastruktur	3.465	3.450
Unternehmenssteuerung, Vertrieb und Zentrale Dienstleistungen	402	397
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	439	460
	4.306	4.307
Auszubildende	104	105

(20) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die im Geschäftsjahr 2009 an die Mitglieder des Aufsichtsrats gezahlten Sitzungsgelder betragen 10 T€. Die Gesamtbezüge des Vorstands beliefen sich auf 1.104 T€ (davon variabel 269 T€). Für Pensionsverpflichtungen gegenüber ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt 3.311 T€ zurückgestellt worden. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2009 412 T€ gezahlt.

(21) Organe der Gesellschaft

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Michael Freytag, Senator, Hamburg
Vorsitzender

Dietmar Stretz*, Hamburg
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Horst-Michael Pelikahn, Hamburg

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Ludwig Görtz, Hamburg

Heino Greve, Hamburg

Karin Fritsche*, Hamburg

Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Hamburg

Dr. Andreas Mattner, Hamburg
seit 27. August 2009

Max Leininger*, Hamburg

Ingomar Spieß*, Hamburg

Fred Warwas*, Hamburg

Hans-Jürgen Wendland*, Hamburg

Dr. Martin Willich, Hamburg

Dr. Stephan Hugo Winters, Hamburg

Wolfgang Zwickert*, Hamburg

Ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats

Helmut Koprian, Hamburg
zum 27. August 2009

Vorstand

Günter Elste,
Vorsitzender

Ulrike Riedel
seit 1. März 2009

Ulrich Sieg

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Dr. Ulf Lange
zum 28. Februar 2009

* Vertreter der Arbeitnehmer

(22) Name und Sitz des Mutterunternehmens

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH,
Mönckebergstraße 31, 20095 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.

(23) Jahresergebnis

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

Hamburg, 20. März 2010

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Günter Elste



Ulrike Riedel



Ulrich Siegel

**ANTEILSBESITZ DER HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
ZUM 31. DEZEMBER 2009¹⁾**

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital T€	Beteiligung		Ergebnis 2009 T€	Beherrschungs- und Gewinnab- führungsvertrag
		Name	%		
BeNEX GmbH, Hamburg	47.676	HOCHBAHN	51,0	3.176	–
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg	4.096	HOCHBAHN	100,0	0	ja ²⁾
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSG Hanseatische Siedlungsgesell- schaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	100,0	0	ja
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	56.038	HOCHBAHN	100,0	352	–
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungs- gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	363	–
Friedrich Jasper Rund- und Gesell- schaftsfahrten GmbH, Hamburg	4.163	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	133	HOCHBAHN	100,0	6	–
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

¹⁾ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

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 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands 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 gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer 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 Buch-

führung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands 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 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, den gesetzlichen Vorschriften 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, 20. März 2010

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Tesch)	(ppa. Werner)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2009 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 gebildet. Im Geschäftsjahr 2009 haben der Aufsichtsrat insgesamt fünf Sitzungen (davon eine Sondersitzung zu ausgewählten Themen des Unternehmens) und der Finanzausschuss insgesamt fünf Sitzungen (davon drei Sonderfinanzausschusssitzungen im Zusammenhang mit Expansionsvorhaben) abgehalten. Ein Mitglied des Aufsichtsrats hat im Geschäftsjahr 2009 an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Der im vorausgegangenen Geschäftsjahr zu Fragen der Nachfolgeregelung im Vorstand gebildete Findungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2009 in drei Sitzungen.

Der Jahresabschluss der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2009 sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Deloitte & Touche GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 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 am 7. April 2010 ausgeschiedenen Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Herrn Dr. Michael Freytag, für seine engagierte und konstruktive Tätigkeit. An seiner Stelle ist Frau Anja Hajduk am 7. April 2010 von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat und von diesem am 29. April 2010 zur Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt worden.

Des Weiteren dankt der Aufsichtsrat dem am 27. August 2009 ausgeschiedenen Mitglied Herrn Helmut Koprian sowie dem am 22. März 2010 ausgeschiedenen Mitglied Herrn Heino Greve für ihre langjährige und engagierte Tätigkeit in diesem Gremium. Für die ausgeschiedenen Mitglieder gehören seit dem 27. August 2009 Herr Dr. Andreas Mattner und seit dem 7. April 2010 Frau Dr. Sibylle Roggencamp dem Aufsichtsrat an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2009 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 25. Juni 2010

Der Aufsichtsrat



Anja Hajduk
Vorsitzende

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum vom 30. Juni 2009 bis zum 31. Dezember 2009 mit folgender Ausnahme die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

- **5.1.5 HCGK:**

„Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens vier Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen.“

Die Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse der HOCHBAHN lagen nicht spätestens vier Wochen nach Beschlussdatum bei allen Aufsichtsratsmitgliedern vor.

- **7.2.4 Satz 2 HCGK:**

„Der Aufsichtsrat soll vereinbaren, dass der Abschlussprüfer ihn informiert bzw. im Prüfungsbericht vermerkt, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Geschäftsführung und Aufsichtsrat abgegebenen Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex ergeben.“

Die Vereinbarung des Aufsichtsrats mit dem Abschlussprüfer, dass dieser den Aufsichtsrat informiert bzw. im Prüfungsbericht vermerkt, sobald er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Geschäftsführung und Aufsichtsrat abgegebenen Entsprechenserklärung zum HCGK ergeben, ist ab dem Geschäftsjahr 2010 für die HOCHBAHN geplant.

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 30. Juni 2009 bis zum 31. Dezember 2009 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 Geschäftsweisung 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. Eine Geschäftsweisung, die die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung regelt, besteht nicht. Aufgrund der geringen Unternehmensgröße wird bei der ATG, FFG und der HADAG die Bestellung nur eines Geschäftsführers als angemessen angesehen.

- **4.2.2 HCGK:**

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

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

- **4.2.5 Absatz 2 HCGK:**

„Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung soll fixe und variable Bestandteile umfassen. Die variable Vergütung soll einmalige sowie jährlich wiederkehrende, an den geschäftlichen Erfolg gebundene Komponenten enthalten, die langfristige Anreizwirkung haben. Dabei können auch langfristige Vergütungskomponenten (sog. Long-Term-Boni) vereinbart werden, die als Anreiz zur Nachhaltigkeit bzw. Erhöhung des Unternehmenswertes dienen. Es sollen Vertragstantiemen in Form von Ziel- und Leistungsvereinbarungen abgeschlossen werden, die auch Regelungen zur Verbesserung des Klimaschutzes (Klima-Tantieme) enthalten. Hierbei sind Ziele und Zielerreichungsgrade eindeutig zu definieren und zu quantifizieren. Die variable Vergütung soll hinsichtlich ihrer Höhe begrenzt werden. Der Anteil der Tantieme an der Gesamtvergütung soll 50% nicht überschreiten.“

Bei den Tochtergesellschaften ATG, FFG, HADAG, BeNEX und TEREK fehlen teilweise noch Bestandteile zur variablen Vergütung, zur Klima-Tantieme, mit langfristiger Anreizwirkung sowie eine Quantifizierung der Ziele. Es ist für die vorgenannten Tochtergesellschaften ab 2010 geplant, alle im HCGK geforderten Komponenten bei den Vergütungen der Mitglieder der Geschäftsführung umzusetzen.

- **5.1.5 HCGK:**

„Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse (Sitzungen, Beschlüsse im Umlaufverfahren etc.) sollen spätestens vier Wochen nach Beschlussdatum allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen.“

Die Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse der ATG, der HADAG und der TEREK lagen nicht spätestens vier Wochen nach Beschlussdatum bei allen Aufsichtsratsmitgliedern vor. Ab dem Geschäftsjahr 2010 werden die Protokolle über Aufsichtsratsbeschlüsse der ATG, der HADAG und der TEREK spätestens vier Wochen nach Beschlussdatum bei allen Aufsichtsratsmitgliedern vorliegen.

- **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 soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten oder einen Finanzausschuss beauftragen, der sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des internen Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen, befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll über besondere Kenntnisse in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen. Er soll kein ehemaliges Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft und nicht der amtierende Aufsichtsratsvorsitzende sein.“

Die Aufsichtsräte der ATG, der FFG, der HADAG 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.

- 7.2.4 Satz 2 HCGK:

„Der Aufsichtsrat soll vereinbaren, dass der Abschlussprüfer ihn informiert bzw. im Prüfungsbericht vermerkt, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Geschäftsführung und Aufsichtsrat abgegebenen Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex ergeben.“

Die Vereinbarung des Aufsichtsrats mit dem Abschlussprüfer, dass dieser den Aufsichtsrat informiert bzw. im Prüfungsbericht vermerkt, sobald er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Geschäftsführung und Aufsichtsrat abgegebenen Entsprechenserklärung zum HCGK ergeben, ist ab dem Geschäftsjahr 2010 für die ATG, FFG, HADAG, BeNEX und TEREK geplant.

Hamburg, den 19. März 2010

Hamburg, den 22. März 2010



Günter Elste
Vorstand



Ulrike Riedel



Ulrich Sieg



Dr. Michael Freytag
Aufsichtsrat, Vorsitzender

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Schiffsverkehr zum Zwecke der Touristik, vorwiegend auf der Alster und ihren Kanälen | Schiffe: 18 | Mitarbeiter: 41



BeNEX GmbH (www.benex.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, Babcock & Brown 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: 27



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Technische Betreuung der Busflotte der HOCHBAHN, Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen von Bus und U-Bahn, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen aller Art, Entwicklung und Bau von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 268



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Airport Express zum Flughafen Hamburg (bis 30. April 2009), Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadt- und Reisebusse: 102 | Mitarbeiter: 284



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: 23 | Mitarbeiter: 80



HC Hamburg-Consult (www.hamburg-consult.de)

Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verkehrsmanagement mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 49 %, BSL Management Consultants Group 51 % | Geschäftszweck: Beratung, Planung, Bau, Organisation, Betrieb, Instandhaltung und Personalausbildung innerhalb des Verkehrsbereichs im In- und Ausland | Mitarbeiter: 30



HanseCom (www.hansecom.com)

Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 26 %, Siemens AG Bereich IT-Solutions and Services 74 % | Geschäftszweck: Bereitstellung von IT-Lösungen und IT-Beratungsleistungen im Kernmarkt öffentlicher Personenverkehr mit Schwerpunkt auf SAP bzw. SAP-nahen Diensten, Bereitstellung von IT-Outsourcing-Lösungen zur Kostenoptimierung, speziell für mittelständische Unternehmen | Mitarbeiter: 139



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 100 % | Geschäftszweck: Bereitstellung von gesellschafts-eigenen Wohnungen an Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns | Wohnungen: 2.040 | Mitarbeiter: 48



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: 342



HW Hamburg-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: 5



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 61 %, Vattenfall Europe 25 %, Germanischer Lloyd 6 %, Handelskammer Hamburg 4 %, Handwerkskammer Hamburg 4 % | Geschäftszweck: Förderung und Betreuung der Wasserstofftechnologie und des Einsatzes von Brennstoffzellen in Hamburg | Mitarbeiter: 6



SBG Süderelbe Bus GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Bus-Linienerkehre im Auftrag der HOCHBAHN, Betrieb einer eigenkonzessionierten Linie im Landkreis Harburg | Stadtbusse: 48 | Mitarbeiter: 118



TEREG Gebäudedienste GmbH (www.tereg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56 %, Vattenfall Europe 44 % | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherheits- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1.688



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 69,2 %, Autokraft 11,7 %, VHH 10,3 %, Jasper 2,9 %, sieben weitere Anteilspakete 5,9 % | 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
www.hochbahn.de

Redaktion

Bereich Marketing und Kommunikation
Bereich Unternehmensstrategie und Verkehrswirtschaft
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG

Fotografie

Krafft Angerer
HOCHBAHN-Archiv
Wolfgang Huppertz
Dirk Uhlenbrock
Veer
visu-l
Hartmut Völker
www.mediaserver.hamburg.de

Druck

Rasch Druckerei und Verlag GmbH & Co. KG
Drucknummer 10.07-132438-HGB





Hamburger Hochbahn AG, Steinstraße 20, 20095 Hamburg, www.hochbahn.de