



INTELLIGENTE MOBILITÄT FÜR HAMBURG



HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2011	2010	2009
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	391,1	367,4	360,4
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	55,6	56,6	58,4
Kostendeckungsgrad (in %)	89,2	88,7	88,1
Anlagevermögen	622,1	648,4	646,1
Bilanzsumme	730,2	748,9	730,7
Bruttoinvestitionen	100,1	150,2	151,9
Mitarbeiter			
	4.455	4.447	4.413
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ¹⁾²⁾	219,3	214,9	204,9
Personen-Kilometer (in Mio.) ²⁾	682,5	668,7	637,4
Investitionen (in Mio. €)	21,3	25,3	27,2
Busse	723	709	718
Linien	112	113	114
Haltestellen	1.312	1.315	1.325
Schieneverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ¹⁾²⁾	199,3	195,1	196,8
Personen-Kilometer (in Mio.) ²⁾	1.189,8	1.164,5	1.175,1
Investitionen (in Mio. €)	75,8	113,3	120,4
U-Bahn-Wagen	749	749	749
Linien	3	3	3
Haltestellen	89	89	89

¹⁾ In 2010 wurde rückwirkend eine Änderung der Berechnungsgrundlage hinsichtlich der Ermittlung der Fahrgastzahlen durchgeführt, um noch exaktere Werte zu erhalten.

²⁾ 2010 und 2011: vorläufige Zahlen.

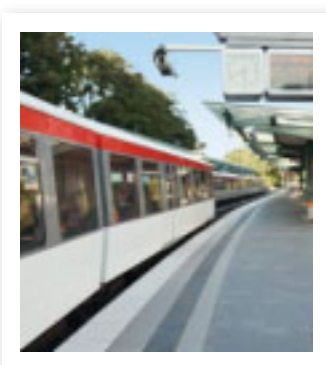
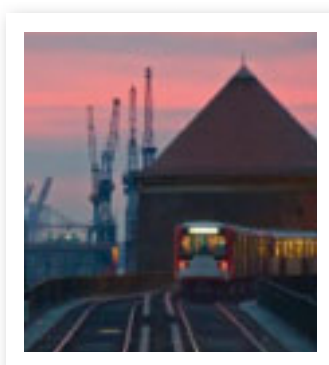
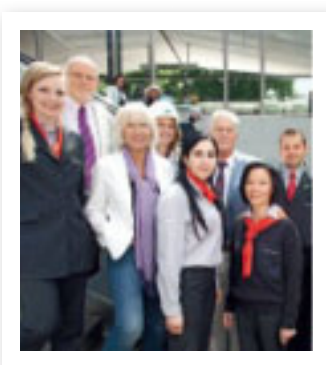
DIE HAMBURGER HOCHBAHN AG

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

Die HOCHBAHN realisiert auf drei, ab Herbst 2012 auf vier U-Bahn- und über 100 Buslinien hochwertige und attraktive Verkehrsleistungen für Hamburg. Wir bieten den Menschen in der wachsenden Metropolregion umweltfreundliche und bequeme Mobilität. Für uns als modernes und innovatives 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 außerhalb Hamburgs erfolgreich aktiven Schienen- und Busverkehrsunternehmen der HOCHBAHN sind seit 2007 in der BeNEX GmbH gebündelt.

Ein angemessenes Mobilitätsangebot für jedermann zu gewährleisten, ist Auftrag und Daseinszweck der HOCHBAHN. Als wichtiger Partner der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger halten wir nicht nur mit den sich verändernden Lebens- und Arbeitsbedingungen Schritt, sondern gestalten mit viel Weitblick eine zukunftsfähige Mobilität. So kann Hamburg weiter wachsen und das Leben in der Stadt bleibt attraktiv.



HAMBURGS MOBILITÄTSKULTUR AKTIV GESTALTEN

02	DAS JAHR IM ÜBERBLICK
04	MANAGEMENT
04	Prolog des Aufsichtsratsvorsitzenden
06	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden Günter Elste
08	Der Vorstand
10	HAMBURGS MOBILITÄTSKULTUR AKTIV GESTALTEN
24	FOKUS-THEMA: HADAG SEETOURISTIK UND FÄHRDIENST AG
26	LAGEBERICHT
27	Geschäft und Rahmenbedingungen
44	Wirtschaftliche Lage
48	Risikobericht
50	Nachtragsbericht
50	Prognosebericht
55	JAHRESABSCHLUSS
56	Bilanz
57	Gewinn- und Verlustrechnung
58	Anlagenspiegel
60	Anhang
76	Bestätigungsvermerk
78	WEITERE INFORMATIONEN
78	Bericht des Aufsichtsrats
80	Entsprechenserklärung
84	Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften
	Impressum

DAS JAHR IM ÜBERBLICK



01



02



03



04



05



06

—
FEB
—

**U4-TUNNEL HAT
ANSCHLUSS**

01

Seit dem 28. Februar 2011 ist der Tunnel der neuen U-Bahn-Linie U4 mit dem Schnellbahnknotenpunkt Jungfernstieg verbunden. Knapp zweieinhalb Jahre hatte die Tunnelbohrmaschine V.E.R.A. (Von der Elbe Richtung Alster) zwei Tunnelröhren gegraben, die letzten Meter zur Haltestelle sowie der Durchbruch erfolgten im bergmännischen Vortrieb. Bevor im Herbst der Gleisbau beginnt, ermöglicht die HOCHBAHN Hamburger Bürgern ein einmaliges Erlebnis: einen Spaziergang durch die Tunnelröhren zwischen HafenCity und Jungfernstieg.

—
APR
—

**BARRIEREFREIER
AUSBAU WIRD
BESCHLEUNIGT**

02

Barrierefreier Zugang zu allen U-Bahn-Haltestellen in Hamburg: Dies soll bis zum Ende dieses Jahrzehnts Realität sein, verkündete Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz in seiner Regierungserklärung vom 23. März 2011. Um das ehrgeizige Ziel umzusetzen, wird ein Beschleunigungsprogramm Barrierefreiheit erarbeitet. Bereits im April 2011 legt die HOCHBAHN erste konkrete Planungen vor, die einen entsprechenden Ausbau von insgesamt 20 Haltestellen bis zum Jahr 2015 vorsehen.

—
JUN
—

**NEUE DIENST-
KLEIDUNG FÜR
HOCHBAHN-
MITARBEITER**

03

Seit dem 13. Juni 2011 sind die rund 2.800 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Fahr- und Betriebsdienst der HOCHBAHN im neuen Outfit unterwegs – je nach Wunsch sportlich oder klassisch. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst wurden in Workshops und Trageversuchen intensiv in die Entwicklung der neuen Kollektion einbezogen. Das Ergebnis ist eine optisch ansprechende und zugleich funktionale Kleidung, mit der die Hochbahner das Unternehmen optimal in der Öffentlichkeit repräsentieren.

—
AUG
—

**ERSTE BRENN-
STOFFZELLEN-
HYBRIDBUSSE
IM EINSATZ**

04

Die HOCHBAHN vollzieht einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Weg in die Elektromobilität: In Hamburg geht die neueste Generation der Zero-Emission-Busse mit Hybridtechnologie weltweit erstmals in den Linienbetrieb. Damit wird die Stadt ihrer Vorreiterrolle bei der Erprobung und Weiterentwicklung wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbusse erneut gerecht. Dies betonte auch Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz anlässlich der Übergabe der Busse an die HOCHBAHN am 17. August 2011.

—
SEP
—

**ALKOHOLFREIE
ZONE**

05

Zum 1. September 2011 startete das Alkoholkonsumverbot in den Verkehrsmitteln und auf den Schnellbahnhaltestellen im HVV-Gebiet. Der HVV greift damit einen Wunsch der Hamburger Politik auf. Das Verbot soll dazu beitragen, dass sich die Fahrgäste im ÖPNV wohler und sicherer fühlen. Bei Verstoß droht eine Strafe von 40 Euro. Schon sechs Monate nach Einführung der neuen Regelung nehmen laut einer Befragung über 50 Prozent der Fahrgäste abends und in den Wochenendnächten eine deutliche Verbesserung wahr.

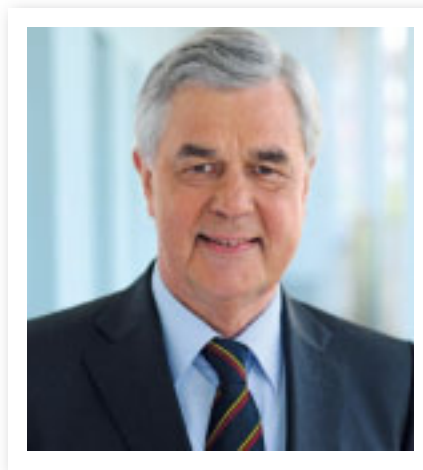
—
DEZ
—

**ERSTER DT5 WIRD
IN HAMBURG
GETESTET**

06

Der erste U-Bahn-Triebwagen DT5 ist in der Hansestadt angekommen – und bereit für die Testphase unter den realen Bedingungen des Hamburger U-Bahn-Netzes. In den kommenden Monaten steht die neue Fahrzeugserie ausgiebig auf dem Prüfstand. Ab Sommer 2012 wird der DT5 mit seiner eleganten Edelstahloptik und modernem Design dann im Fahrgastbetrieb dem Hamburger Stadtbild besonders auf den Viaduktstrecken ein neues Gesicht geben.

PROLOG DES AUFSICHTSRATS- VORSITZENDEN



Frank Horch

Hamburg als weiter wachsende Metropolregion ist auf eine gut funktionierende und umweltverträgliche Mobilität angewiesen. Der öffentliche Nahverkehr ist hierbei von zentraler Bedeutung. Seine Vorteile werden von immer mehr Menschen erkannt und genutzt. So war 2011 das sechste Jahr in Folge, in dem der Hamburger Verkehrsverbund und die HOCHBAHN als größtes Verbundunternehmen überdurchschnittliche Steigerungen bei den Fahrgastzahlen erreicht haben. Annähernd 419 Millionen Fahrgäste – fast 5 Millionen mehr als 2010 – sind mit U-Bahnen und Bussen der HOCHBAHN gefahren. Sie haben sich damit für eine schnelle, komfortable und preisgünstige Mobilität entschieden und zudem einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Ressourcenschutz geleistet. Die HOCHBAHN hat ihre Kunden überzeugt, wie regelmäßige Befragungen zeigen.

Um auch in Zukunft ein attraktives Angebot zu sichern, sind kontinuierliche Verbesserungen von Leistung und Qualität unabdingbar. Meilensteine werden dabei die Inbetriebnahme der U4 in wenigen Monaten sowie der erste Einsatz der neuen klimatisierten DT5 U-Bahn-Fahrzeuge sein. Die HOCHBAHN ist aber auch ein wichtiger Partner bei der

Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs mit dem Ziel, ein hochmodernes Busverkehrssystem mit größerer Kapazität zu schaffen. Dazu gehört auch der zunehmende Einsatz noch umweltfreundlicherer Busse mit Dieselhybrid- oder Brennstoffzellenhybridantrieb.

Um noch mehr Kunden für Busse und Bahnen zu gewinnen, wird die HOCHBAHN zusammen mit Kooperationspartnern neue Angebote für eine vernetzte, ganzheitliche Mobilität entwickeln. So soll dem wachsenden Bedarf an ergänzenden Verkehrsmitteln, z. B. Fahrrädern, Kurzzeit- oder Wochenendmietautos an ausgewählten Haltestellen, Rechnung getragen werden. Ziel ist es, immer mehr Menschen eine umfassende Alternative zum Besitz eines eigenen Pkws zu bieten.

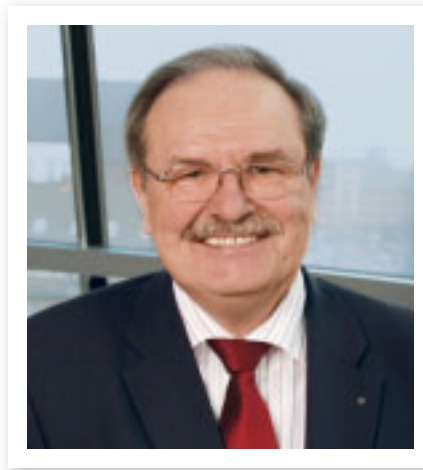
Bei all den genannten Vorteilen des ÖPNV müssen dessen Kosten dennoch in Einklang mit dem Ziel der Haushaltskonsolidierung stehen. Es ist sehr erfreulich, dass es der HOCHBAHN gelungen ist, das Defizit in 2011 erneut zu verringern und den Kostendeckungsgrad abermals zu verbessern.

Die HOCHBAHN ist und bleibt ein wichtiger und verlässlicher Partner für die Lösung der verkehrspolitischen und ökologischen Herausforderungen durch einen starken ÖPNV in und um Hamburg.



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

VORWORT DES VORSTANDS- VORSITZENDEN



Günter Elste

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

wollte man das Jahr 2011 mit einem Symbol belegen, so wäre es ein Pluszeichen. Mit der Steigerung der Fahrgastzahlen auf fast 419 Millionen setzte die HOCHBAHN eine neue Rekordmarke. Viele Projekte wie der Bau der neuen U-Bahn-Linie U4, die Einführung des neuen U-Bahn-Fahrzeugs DT5 oder der Einsatz von Brennstoffzellenhybridbussen der neuesten Generation im Linienbetrieb konnten umgesetzt werden oder sind kurz vor Abschluss. 2011 verlief für uns im Rückblick also überaus positiv.

Besonders beschäftigt hat uns im vergangenen Geschäftsjahr aber auch der Blick nach vorn: Hamburg wächst. Neue Quartiere entstehen, Hafen und Beschäftigung boomen

und die Zahl der Menschen, die hier leben und arbeiten, steigt ständig. Mit der Stadt verändern sich auch die Mobilitätsbedürfnisse, und so kommt der HOCHBAHN eine Schlüsselrolle zu, wenn es darum geht, ihre Zukunft aktiv mitzugestalten. Unsere strategischen Überlegungen und Planungen reichen bis ins Jahr 2030, die Herausforderungen sind zahlreich und vielfältig.

Der Ausbau des Angebots mit Bus und Bahn ist angesichts der steigenden Nachfrage unerlässlich, um die Stadt in Bewegung zu halten. Die hohen Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz fordern nachhaltige Konzepte. Die öffentlichen Verkehrsmittel der Zukunft sollen dank modernster Antriebstechnologien emissionsfrei oder zumindest emissionsarm unterwegs sein. Durch eine enge Verzahnung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten wollen wir darüber hinaus möglichst viele Menschen davon überzeugen, auf den Gebrauch des privaten Pkws im Ballungsraum zu verzichten. Gelingt es uns, diesen sich bereits abzeichnenden Wandel in der Mobilitätskultur zu verstetigen, profitieren Hamburg und seine Bürger in vielerlei Hinsicht: Lärm und Schadstoffausstoß werden reduziert, der nicht verlagerbare Wirtschaftsverkehr kann freier fließen, und der immer knapper werdende öffentliche Raum, bisher als Parkraum in erster Linie dem ruhenden Verkehr vorbehalten, kann deutlich effizienter und verträglicher für ein attraktives Leben und Arbeiten in der Stadt genutzt werden.

Hier sind unsere Flexibilität und Fähigkeit zum Weiterdenken gefragt, denn es müssen Wege gefunden werden, die zusätzlichen Kapazitäten im Einklang mit den wirtschaftlichen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen der Stadt Hamburg zu finanzieren. Auch für die HOCHBAHN als Arbeitgeber ist dies eine Herausforderung. In der durch den demografischen Wandel veränderten Beschäftigungs- und Arbeitsmarktstruktur wird es noch anspruchsvoller werden, das Arbeitsumfeld für Jung und Alt so attraktiv zu gestalten, dass für die Herausforderungen der Zukunft qualifizierte Arbeitnehmer gebunden und gewonnen werden können.

Wir haben viel geschafft und noch viel mehr vor: Um die großen Aufgaben, die vor uns liegen, zu meistern, setzen wir auf die Unterstützung unserer engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, des Managements, der Arbeitnehmervertreter und des Aufsichtsrats. Für ihren Einsatz und ihr Vertrauen bedanke ich mich herzlich im Namen des Vorstands und blicke angesichts unseres starken Zusammenhalts optimistisch in die Zukunft.

Ihr



Günter Elste
Vorstandsvorsitzender

DER VORSTAND



Von links nach rechts: Ulrich Sieg / Ulrike Riedel / Günter Elste / Helmut König

GÜNTER ELSTE

Seit 1996 führt Günter Elste die Hamburger Hochbahn AG als Vorstandsvorsitzender. In dieser Zeit hat sich das Unternehmen zu einem der Branchenführer entwickelt. Elstes Engagement in richtungweisenden Entwicklungsfeldern kommt auch den Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zugute, dessen Präsident er von 2003 bis 2009 war. 2010 wurde er vom VDV mit der Dr.-Friedrich-Lehner-Medaille für den ÖPNV und SPNV ausgezeichnet und zum Ehrenpräsidenten des Branchenverbands ernannt.

ULRICH SIEG

Die Entwicklung des Unternehmens hat der Diplom-Ingenieur in den vergangenen Jahrzehnten in unterschiedlichen Leitungsfunktionen erfolgreich mitgestaltet. Seit 1978 im Konzern, seit 1980 bei der HOCHBAHN tätig übernahm er zunehmende Verantwortung im Bus- und U-Bahn-Bereich und 1999 das Vorstandsressort Schienenverkehr inklusive der Infrastruktur, 2008 kam der Busbetrieb hinzu. Im Juli 2009 wurde Ulrich Sieg zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden ernannt.

ULRIKE RIEDEL

Seit 2009 gehört Ulrike Riedel dem Vorstand der Hamburger Hochbahn AG an. Sie verantwortet seitdem das Ressort Personal und Zentrale Dienstleistungen. Ihre erfolgreiche Karriere startete die Diplom-Kauffrau bei der Jil Sander AG, danach arbeitete sie in leitenden Positionen bei der Flughafen Hamburg GmbH. Ab 2007 war sie Geschäftsführerin der AHS Aviation Handling Services GmbH und entschied sich zwei Jahre später für den Wechsel von der Luftfahrt zum Nahverkehr.

HELMUT KÖNIG

Helmut König kam im Mai 2010 als Ressortvorstand Finanzen zur HOCHBAHN. Zuvor war er Finanzvorstand der Münchner EPCOS AG, die elektronische Bauelemente, Module und Systeme herstellt. Zwischen 1988 und 2006 durchlief der Diplom-Kaufmann verschiedene leitende Positionen im kaufmännischen Bereich bei Panasonic AVC Networks Germany, ab 2002 war er Geschäftsführer des Panasonic-Werks in Peine und einer slowakischen Tochtergesellschaft.

HAMBURGS MOBILITÄTSKULTUR AKTIV GESTALTEN

Die Steigerung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr bleibt auch in Zukunft unser vorrangiges Ziel. 2011 konnten wir erneut einen Rekord verzeichnen, bis 2020 wollen wir die 500-Millionen-Marke überschreiten. Die langfristige Strategie der HOCHBAHN reicht sogar noch zehn Jahre und zusätzliche Nachfragesteigerungen weiter. Für 2030 haben wir in vielen Bereichen Visionen formuliert, an deren Umsetzung wir schon heute intensiv arbeiten. Der Umwelt- und Klimaschutz bleibt dabei ein wichtiger Aspekt, ebenso wie die steigenden und sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse in der immer dichter besiedelten Stadt und die Auswirkungen des demografischen Wandels. Mehr Mobilität zu ermöglichen und zugleich das Gesamtverkehrsaufkommen und seine negativen Auswirkungen zu senken, ist unser Ziel. Mit richtungsweisenden Lösungen leisten wir unseren Beitrag zu mehr Lebensqualität im urbanen Umfeld.



Günter Elste

**Die Mobilität
der Zukunft
heißt Umsteigen**



Ulrich Sieg

**Weichensteller
für einen emissions-
freien ÖPNV**



Ulrike Riedel

**Eine gute Adresse
für qualifizierte
Fachkräfte**



Helmut König

**Intelligente
Mobilität ist ihren
Preis wert**



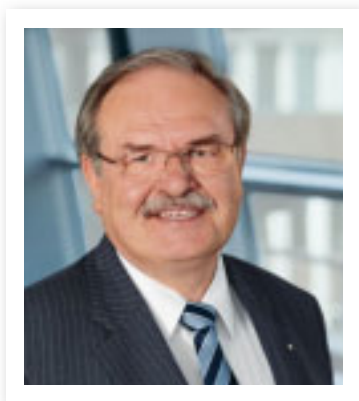
**Wir bewegen
Hamburg**







DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT HEISST UMSTEIGEN



Günter Elste

Bequem, einfach, schnell und flexibel ans Ziel zu kommen, bleibt wesentlicher Anspruch an die Lebensqualität auch in städtischen Ballungsräumen. Dass dies auch ohne einen eigenen Pkw möglich ist, ist unsere Vision der zukünftigen Mobilität in der wachsenden Metropolregion Hamburg. Kern bleibt ein leistungsstarkes Netz aus umweltfreundlichen Bussen, Bahnen und Fähren. Dieses wollen wir so komfortabel und intelligent mit ergänzenden Angeboten für spezielle Bedarfe verknüpfen, dass der Besitz eines privaten Autos als alleinige Rückfallebene für individuelle Mobilität seine Bedeutung verliert. Werden die Fahrt mit dem eigenen Pkw und vor allen Dingen die Parkplatzsuche in dichtbesiedelten Gebieten zunehmend von der Lust zur Last, kommt man ohnehin mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Alltag deutlich entspannter ans Ziel – und schont dabei nicht nur die Umwelt, sondern auch den Geldbeutel. Die Idee: Moderne Pkw- und Fahrrad-Verleihsysteme stehen an den relevanten Haltestellen für den Umstieg bereit, wenn ihre Nutzung für den anstehenden Weg zweckmäßiger ist. Und Dank großzügiger Abstellflächen für das eigene Fahrrad oder die Rückgabe des Mietobjekts geht es genauso bequem zurück in die öffentlichen Verkehrsmittel.





WEICHENSTELLER FÜR EINEN EMISSIONS- FREIEN ÖPNV



Ulrich Sieg

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist ein starkes Rückgrat für eine umweltfreundliche Mobilität. Wer auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigt, reduziert die Schadstoff- und Lärmemission, mindert den Flächenverbrauch und unterstützt den schonenden Umgang mit nicht regenerativen Ressourcen. Hamburg braucht ein ausgewogenes Verkehrssystem. Es muss ein weiteres Wachstum verkraften können und zugleich den steigenden und zunehmend individuellen Qualitätsansprüchen seiner Nutzer gerecht werden. Leistungsausweitungen sind unerlässlich, um auch künftig zuverlässig ein nachfragegerechtes ÖPNV-Angebot gewährleisten zu können. Gleichzeitig haben Klima- und Umweltschutz höchste Priorität für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Als Vorreiter bei der Entwicklung und Erprobung innovativer Antriebe setzt die HOCHBAHN immer wieder zukunftsweisende Impulse. Durch kontinuierliche Investitionen und Praxistests wollen wir bis 2030 die gesamte Busflotte auf emissionsarme bzw. emissionsfreie Elektroantriebe auf Basis regenerativ erzeugter Energien umstellen.



EINE GUTE ADRESSE FÜR QUALIFIZIERTE FACHKRÄFTE



Ulrike Riedel

Als Mobilitätsdienstleister sind wir ganz besonders auf gut ausgebildetes und kundenorientiertes Personal angewiesen. Im Zuge des demografischen Wandels werden sich der Arbeitsmarkt und die Anforderungen an die Personalarbeit verändern. Ein breites Aufgabenspektrum und anspruchsvolle Projekte machen die HOCHBAHN schon heute zu einem vielseitigen Arbeitgeber, bei dem jeder die Chance bekommt, sich zu einem Profi in seinem Arbeitsbereich zu entwickeln. Ein optimaler Personaleinsatz, fachliche Weiterqualifikation und eine gezielte Personalentwicklung bilden neben einem professionellen Gesundheitsmanagement eine gute Basis für die langfristige Mitarbeiterbindung. Im künftig zunehmenden Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte will sich die HOCHBAHN noch gezielter als attraktiver Arbeitgeber positionieren, um im Arbeitsmarkt neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen. Unter anderem sollen neue Arbeitszeitmodelle auch im Schichtdienst Kindererziehung, die Pflege von Angehörigen oder den Wiedereinstieg nach einer Arbeitspause erleichtern.

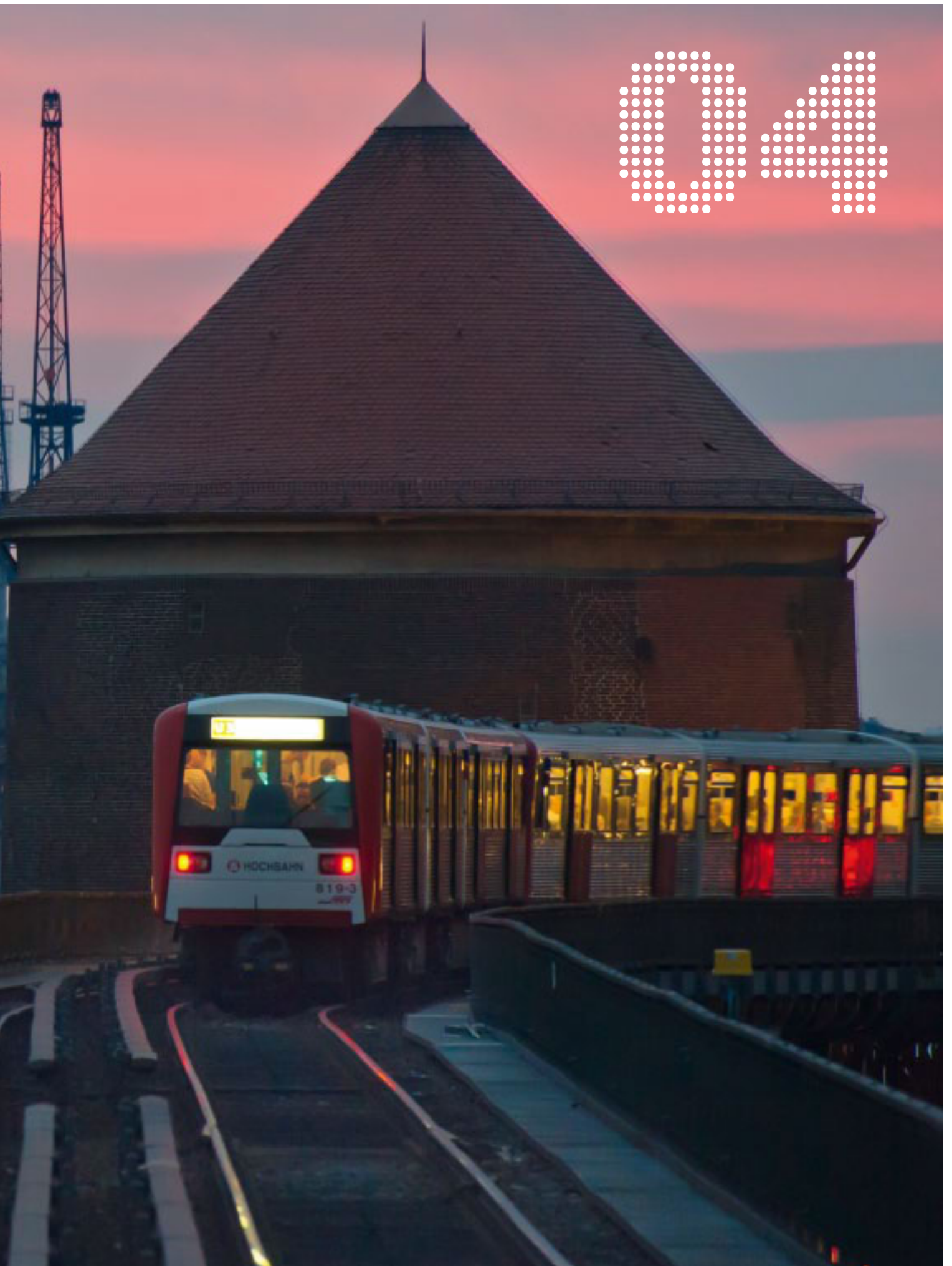


INTELLIGENTE MOBILITÄT IST IHREN PREIS WERT



Helmut König

Als öffentliches Unternehmen stehen wir vor der Herausforderung, die Mobilität in der wachsenden Stadt Hamburg auch in Zukunft möglichst effizient und für den Haushalt der Stadt verträglich zu sichern. Der kontinuierliche Fahrgastzahlenzuwachs unterstützt die ökonomischen, ökologischen, sozialen und stadtentwicklungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt. Zugleich führt er aber auch zu zusätzlichen Kosten und Investitionen. Den sich abzeichnenden Wandel in der Mobilitätskultur gezielt zu unterstützen, sehen wir als Chance, den Hamburger Haushalt auch in Zukunft im höchstmöglichen Maße zu entlasten. Die Förderung aus öffentlicher Hand wird bei einer Erweiterung der Infrastruktur unverzichtbar bleiben. Der Trend, den ÖPNV und die komplementären Angebote zu nutzen, ohne ein eigenes Auto zu besitzen, wird jedoch zu einer grundsätzlichen Umstrukturierung der individuellen Mobilitätsbudgets führen. Dies schafft Raum, um Kostensteigerungen bei den relevanten Produktionsfaktoren wie Personal, Energie und Kapitaleinsatz für Ersatzbeschaffungen künftig durch entsprechende zusätzliche Fahrpreisanpassungen zu decken.



WIR BEWEGEN HAMBURG

Täglich nutzen über eine Million Menschen unsere U-Bahnen und Busse. Künftig sollen es deutlich mehr sein. Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort und Service müssen stimmen, damit unsere Fahrgäste zufrieden sind und wir noch mehr Menschen zum Umsteigen bewegen können. Voraussetzung ist das perfekte Zusammenspiel eines erfahrenen Teams vor und hinter den Kulissen – rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr. Begleiten Sie unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch einen typischen HOCHBAHN-Tag!



0.25 Uhr

Busfahrer Milijan Gradincevic fährt auf der Linie 603 von Burgwedel Richtung Innenstadt. Er sorgt mit seinen insgesamt 1.800 Kolleginnen und Kollegen dafür, dass auch nachts alle Fahrgäste ans Ziel kommen – ob nach Hause, zum Kiez oder zur Arbeit!



4.09 Uhr

Pünktlich fährt die erste U-Bahn des Tages ein – mit Zugfahrer Benjamin Amoah, der die ersten Gäste von Ochsensoll nach Norderstedt bringt. Insgesamt arbeiten bei der HOCHBAHN 460 U-Bahn-Fahrerinnen und -Fahrer. Damit die Fahrgäste pünktlich zur Arbeit kommen, heißt das im Schichtbetrieb: Richtig früh aufstehen!



5.27 Uhr

Der letzte Schliff, bevor die Fahrgäste in Scharen in die Haltestelle Berliner Tor strömen: Wischen, scheuern, bohnen – die regelmäßige „Vollreinigung“ der Haltestellen ist wichtig für den „Sicherheits- und Wohlfühlfaktor“. Deswegen schaut Bolko Christian Lasar auch ganz genau hin.



7.42 Uhr

Hamburgs Straßen sind voll! Dass die Fahrgäste der HOCHBAHN-Busse schnell und zuverlässig ans Ziel kommen, dafür sorgen Stefan Maßmann und seine Kollegen in der Bus-Betriebszentrale. Sie haben 114 Buslinien und 14.000 Busabfahrten täglich im Blick – und bis zu 2.000 Funksprüche am Ohr.



8.13 Uhr

Vorsicht, heiß! Die Radsätze der U-Bahn-Fahrzeuge müssen regelmäßig überprüft, gewartet und aufgearbeitet werden. Zur Neubereifung setzt Ronald Oldenburg einen Radreifen-Rohling auf das Ringfeuer. Der Radreifen vergrößert sich bei 230 Grad Celsius um zwei Millimeter und wird dann auf die Felge eines Radsatzes gesetzt.



11.00 Uhr

Die regelmäßige U4-Abstimmungsrunde. Als Projektleiterin koordiniert Gunda Bischoff den Ausbau der neuen Haltestellen Überseequartier und HafenCity Universität. Damit alles nach Plan läuft, muss der Einsatz der Fachplaner, Fassadenbauer, Fliesenleger und Fahrtreppenmonteure perfekt aufeinander abgestimmt sein.



15.10 Uhr

Fragen erlaubt. Haltestellenüberwacher Gerhard Harberg ist in seinem Bezirk unterwegs. Neben der ständigen Überprüfung der Sicherheitseinrichtungen, wie Notrufsäulen, Nothalt und Videotechnik, ist er dafür zuständig, dass die U-Bahn-Haltestellen in Ordnung sind. Dabei steht er auch den Fahrgästen mit Rat und Tat zur Seite.



16.34 Uhr

115 Millionen kWh Strom benötigt die HOCHBAHN im Jahr. Matthias Franz wartet einen der beiden Energiespeicher in Fuhlsbüttel. Diese speichern Bremsenergie der U-Bahn zwischen und geben sie an startende Fahrzeuge ab. Das spart im Jahr pro Anlage bis zu 400.000 kWh – was dem Bedarf von 100 Vier-Personen-Haushalten entspricht.



18.00 Uhr

Mit Kritik kann Michael Seil umgehen. Im Beschwerdemanagement steht er von 9 bis 18 Uhr für Fahrgäste zur Verfügung, die auch mal unzufrieden mit den Leistungen der HOCHBAHN sind. Die Kritik wird angenommen, die Umstände recherchiert und die Situation aufgeklärt. Manchmal kommt dafür auch ein „Dankeschön“ zurück.



19.04 Uhr

Die Fahrscheine, bitte! Stella vom Prüfdienst der HOCHBAHN-WACHE ist auf der Linie U1 unterwegs. Jährlich verursachen Schwarzfahrer einen Schaden von 12 Millionen Euro bei der HOCHBAHN. Die 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Prüfdienstes sorgen dafür, dass es weniger werden – auch im Interesse der zahlenden Kunden.



21.37 Uhr

Liniendisponentin Nicola Schael hat alle U-Bahnen im Blick. Auch am Wochenende ab 21 Uhr. Dann startet wieder die „Kiez-Zeit“ und damit auch das Partyvolk. Von der Großbildleinwand in der Betriebszentrale aus werden die U-Bahn-Fahrten im Auge behalten und die Weichen überwacht. Per Funk steht sie dem Fahrpersonal zu Seite.



22.00 Uhr

Auf dem Betriebshof Saarlandstraße ist nachts was los. Ab 22 Uhr bereiten sich Gleisbauer, Schweißer und Handwerker für die Nachtbaustelleneinsätze vor. Maik Schmittberger lädt Maschinen auf einen Arbeitszug. Diese werden von den Kollegen gebraucht, die für ein leistungsfähiges U-Bahn-Netz sorgen, wenn Hamburg schläft.

FOKUS-THEMA: HADAG SEETOURLISTIK UND FÄHRDIENST AG

DER ÖPNV AUF DEM WASSER WÄCHST MIT DER STADT

Hamburgs Lage an Alster und Elbe steht für besondere Lebensqualität. Immer mehr Menschen zieht es dauerhaft oder als Touristen in die Hansestadt. Viele Gäste erobern sie vom Wasser aus, aber auch immer mehr Hamburgerinnen und Hamburger nutzen im Alltag das HADAG-Angebot. Die 100-prozentige Tochter der HOCHBAHN ist ein wichtiger Partner im öffentlichen Personennahverkehr: Rund 7,6 Millionen Fahrgäste waren 2011 mit ihren 22 Schiffen im Hafen und auf der Elbe unterwegs.

BESTE WACHSTUMSAUSSICHTEN

Der Hamburger Nahverkehr wächst, und auch die stadtentwicklungspolitischen Trends sprechen für eine äußerst positive Nachfrageentwicklung auf dem Wasser. Der Sprung über die Elbe rückt den Flussraum mit den Elbinseln in den Fokus der Stadtplanung. Allein in der HafenCity entstehen bis zu 45.000 Arbeitsplätze und Wohnungen für rund 15.000 Menschen. Zugleich hat Hamburg seine Position als wichtiger nordeuropäischer Hafen für den Containerverkehr weiter ausgebaut. Zukünftig soll die Elbvertiefung die Industrieansiedlung und Beschäftigung im Hafen fördern.

Auch der Tourismus boomt. Für 2020 werden bis zu 13,5 Millionen Übernachtungen in Hamburg prognostiziert. HafenCity und Kreuzfahrtterminal ziehen schon heute scharenweise Besucher an, und auch die Überfahrt zum beliebten „König der Löwen“ wird mit dem HADAG-Schiff zum ganz besonderen Erlebnis. Das geplante zweite Hafentheater und die Elbphilharmonie, die mit der HADAG-Linie „72“ eine eigene Anbindung erhält, werden den Trend zur Mobilität auf dem Wasser noch verstärken.

FÜR DIE ZUKUNFT GERÜSTET

Vor allem im Berufsverkehr sind die Kunden auf eine pünktliche Elbquerung und verlässliche Anschlüsse an Land angewiesen. In den Hauptverkehrszeiten fahren die HADAG-Schiffe mit ihren bis zu 250 Passagieren schon heute oft im 15-Minuten-Takt. Eine weiter steigende Nachfrage ist nur durch zusätzliche Linien, Linienverlängerungen und Angebotserweiterungen zu bewältigen. Bis 2015 werden voraussichtlich vier Schiffsneubauten die Flotte ergänzen.

Um den Fahrgastwechsel barrierefrei, sicher und zugleich möglichst zeitsparend zu gestalten, unterstützt modernste Technik die vielen An- und Ablegemanöver. Europaweit einzigartig ist der Ein-Mann-Betrieb der Schiffe, der dem Betrieb zwar höchste Kontroll- und Sicherheitsstandards abverlangt, gleichzeitig aber auch Kosten reduziert. Neben

neuesten Entwicklungen im Schiff- und Maschinenbau bestimmen auch Verbesserungsvorschläge der Mitarbeiter alle Modernisierungs- und Neubauvorhaben. Dabei setzt das Unternehmen auf innovative Antriebstechnologien und bauliche Maßnahmen, die den Betrieb noch effizienter und umweltfreundlicher gestalten. So sorgt die HADAG nicht nur mit einem attraktiven Fahrerlebnis für noch mehr Lebensqualität in ihrer Stadt.



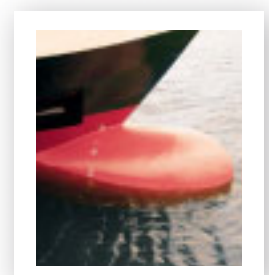
Seit 2005 stieg die Nachfrage bei der HADAG um rund 30 Prozent. Für die kommenden Jahre rechnet das Unternehmen jeweils mit einem Plus von rund 2,2 Prozent, sodass für 2017 mehr als 8,7 Millionen Fahrgäste erwartet werden.

30 % **8,7 Mio.**

Steigerung der Fahrgastzahlen seit 2005

Fahrgäste prognostiziert für 2017

Ein sogenannter Bugwulst am Schiffstyp 2000 führt zu bedeutenden Treibstoffreduktionen und damit jährlich zu über 100 Tonnen weniger CO₂-Emission pro Schiff. Mit der Umrüstung aller zwölf Schiffe dieses Typs kann ab 2013 also eine jährliche Einsparung von rund 1.200 Tonnen realisiert werden.



LAGEBERICHT

27	1. GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN
27	a) Wirtschaftliche und demografische Entwicklung
28	b) Umsatzentwicklung und Verkehrsangebot
33	c) Expansion
35	d) Mitarbeiter der HOCHBAHN
37	e) Forschung und Entwicklung
40	f) Klima- und Umweltschutz
44	2. WIRTSCHAFTLICHE LAGE
44	a) Ertragslage
46	b) Vermögens- und Finanzlage
47	c) Investitionen
48	3. RISIKOBERICHT
50	4. NACHTRAGSBERICHT
50	5. PROGNOSEBERICHT

1. GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

a) Wirtschaftliche und demografische Entwicklung

Die HOCHBAHN kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2011 zurückblicken. Das sechste Jahr in Folge hat sich ein deutliches Wachstum bei den Fahrgastzahlen gezeigt. Zusätzliche Kunden konnten aufgrund des ausgeweiteten qualitativen und quantitativen Angebots der HOCHBAHN sowie der günstigen Entwicklung der Rahmenbedingungen gewonnen werden.

Auch die deutsche Wirtschaft erwies sich im Umfeld von Staatsschuldenkrisen im Euro-Raum als ausgesprochen robust. Der Aufwärtstrend bei der Beschäftigung und dem Einkommen stützte den privaten Konsum und stabilisierte die binnenwirtschaftliche Entwicklung. Im Jahr 2011 ist die deutsche Wirtschaft erneut kräftig gewachsen, wobei der wirtschaftliche Aufschwung vor allem in der ersten Jahreshälfte stattfand. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg um 3,0 % gegenüber dem Vorjahr. Damit setzte sich die positive konjunkturelle Entwicklung der deutschen Wirtschaft auch im zweiten Jahr (Vorjahreswert: 3,7 %) nach der Wirtschaftskrise fort. In Hamburg hingegen war ein geringeres Wachstum zu verzeichnen. Das Hamburger Inlandsprodukt stieg 2011 um 1,4 % und lag damit um 2,0 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert von 3,4 %.

Deutliche Verbesserungen waren auch auf dem Arbeitsmarkt zu verzeichnen. Die bundesweite Arbeitslosenquote sank in 2011 um 0,6 Prozentpunkte auf 7,1 %. Durchschnittlich waren 2011 2,976 Mio. Menschen arbeitslos. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg im vierten Quartal 2011 auf 41,6 Mio. und somit auf einen neuen Höchststand an. Auch in Hamburg entwickelte sich die Beschäftigung im Jahr 2011 weiter positiv. Die Arbeitslosenquote sank um 0,4 Prozentpunkte auf 7,8 % im Jahresdurchschnitt. Darüber hinaus stieg die Zahl der Erwerbstätigen in Hamburg um 1,1 %. Mit dieser Entwicklung liegt Hamburg knapp unter dem bundesweiten Zuwachs von 1,3 %. Verantwortlich für den Zuwachs in Hamburg waren hauptsächlich die positiven Entwicklungen in den Dienstleistungsbereichen.

Entwicklungen in Hamburg

	2011	2010	2009
Bruttoinlandsprodukt (%)	1,4	3,4	-2,8
Zahl der Arbeitslosen (absolut)	72.491	75.508	78.516
Anstieg der erwerbstätigen Personen (%)	1,1	0,8	0,9

Die Bevölkerungszahl der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) ist im Vergleich zu 2010 um rund 0,7 % gewachsen. Gestiegen ist auch der Pkw-Bestand in Hamburg – von 715,5 Tsd. Pkw in 2010 auf 725,8 Tsd. Fahrzeuge in 2011. Der Motorisierungsgrad belief sich im Jahr 2011 demnach auf 40,5 %.

Entwicklung der Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen in Hamburg

	2011 ¹⁾	2010	2009
Bevölkerung (Tsd.)	1.792,3	1.780,0	1.777,4
Pkw-Bestand (Tsd.) ²⁾	725,8	715,5	711,5
Motorisierungsgrad (%)	40,5	40,2	40,0

¹⁾ vorläufige Daten

²⁾ 2010: Anzahl beeinflusst durch Anmeldungen größerer Firmenfuhrparks mit auswärtigen Fahrzeugen nach Hamburg.

b) Umsatzentwicklung und Verkehrsangebot

Wachstumsbranche Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Ausgehend von einem hohen Vorjahresniveau entwickelte sich die Nachfrage 2011 weiterhin positiv. Bundesweit erhöhte sich das Verkehrsaufkommen um 0,7 %.

Auch die Erträge der Unternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) konnten in 2011 verbessert werden: Die Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung stiegen um 2,7 % auf 10,3 Mrd. €. Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der Mitgliedsunternehmen lag für das Jahr 2010 bei 77,1 % (77,6 % ohne Effekte durch geänderte Bilanzierungsvorschriften).

Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Jahr 2011 um 1 % auf 91,3 Mrd. Personenkilometer. Insgesamt konnte der Öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) eine Fahrgastzahlensteigerung von 0,7 % im Vergleich zum Vorjahr erreichen. Deutlich stärker wuchs der Busverkehr in Städten zwischen 100.000 und 500.000 Einwohnern. Rund 1,2 Mrd. Menschen nutzten hier die ÖPNV-Busse. Dies entspricht einer Steigerung um 2,0 % im Vergleich zu 2010.

Vorläufige Statistiken

ÖPNV-Fahrgastzahlen (Mrd.) lt. Statistik des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Veränderung zum Vorjahr¹⁾

	2011	2010	2009
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) ÖPNV gesamt	9,741	9,672	9,595
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,70	0,80	0,01
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) SPNV	2,076	2,068	2,048
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,40	1,00	-0,44
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) ÖSPV	7,677	7,624	7,569
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,70	0,25	1,31

¹⁾ Bei den Werten für das Jahr 2011 handelt es sich um vorläufige Angaben, die auf Hochrechnungen der ersten drei Quartale beruhen. Die Werte für die Jahre 2009 und 2010 entstammen den Anfang 2012 fortgeschriebenen Statistiken des VDV, die im Bedarfsfall zu einem späteren Zeitpunkt erneut aktualisiert werden. Ein SPNV-Unternehmen hat im Jahr 2010 seine Berechnungsgrundlage geändert. Um die Vergleichbarkeit mit den Vorjahren zu gewährleisten, wurde die Zeitreihe rückwirkend um diesen Effekt bereinigt.

Veränderung der Fahrgastzahlen im Busverkehr 2011¹⁾

Großstadtverkehr > 500.000 Einwohner	0,7 %
Mittel- bis großstädtisch 100.000–500.000 Einwohner	2,0 %
Klein- bis mittelstädtisch < 100.000 Einwohner	-1,8 %
Regionalverkehr	-1,4 %

¹⁾ vorläufige Zahlen: Berechnungsgrundlage 1.–3. Quartal 2011

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 positive Entwicklung der Nachfrage im Verbundgebiet des HVV hat sich wie schon in den vergangenen Jahren auch 2011 fortgesetzt. Im Vergleich zu 2010 wird von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 2,2 % ausgegangen.

Dieser erfreuliche Trend ist überwiegend auf die starke Nachfrage bei den Allgemeinen Zeitkarten zurückzuführen, wodurch der erwartete Rückgang im Gelegenheitsverkehr mehr als ausgeglichen werden konnte. Im Studenten- und Auszubildendenverkehr sowie bei den Zeitkarten für Senioren und den CC-Karten wurden weiterhin stabile Zuwächse verzeichnet.

Entwicklung der HVV-Fahrgastzahlen (Mio.)

2011 ¹⁾	691,0	2,2 % Veränderung gegenüber Vorjahr
2010 ²⁾	676,3	3,1 % Veränderung gegenüber Vorjahr
2009 ²⁾	656,1	2,3 % Veränderung gegenüber Vorjahr

¹⁾ vorläufige Daten

²⁾ Angaben für 2009 und 2010 wurden angepasst.

Die HOCHBAHN geht für das Jahr 2011 von einer Steigerung der Fahrgastzahlen von mindestens 2,2 % aus. Trotz umfangreicher Bauarbeiten bei der U-Bahn (Erneuerung Ostring) konnte die Beförderungsleistung auf 199 Mio. Fahrgäste im Jahr gesteigert werden. Ähnlich stellt sich die Steigerungsrate beim Bus dar: Die Anzahl der beförderten Fahrgäste erhöhte sich auf fast 219 Mio. Fahrgäste.^{a)}

Im HVV konnten die Verkehrseinnahmen vor allem durch einen deutlichen Anstieg der Nachfrage im Zeitkartenbereich um voraussichtlich 4,7 %^{a)} im Jahr 2011 gesteigert werden. Die Einnahmesituation der HOCHBAHN hat sich entsprechend entwickelt. Dabei wurde am 1. Januar 2011 eine durchschnittliche Tarifierhöhung um +3,2 % vorgenommen.

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend) ¹⁾	2011 ²⁾	2010 ²⁾³⁾	2009
U-Bahn	199.304	195.064	196.843
Bus	219.394	214.970	204.904
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	418.698	410.034	401.747
Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste) ⁴⁾	355.893	348.529	341.489
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.189.845	1.164.533	1.175.151
Bus	682.546	668.782	637.468
Gesamtbetrieb	1.872.391	1.833.315	1.812.619

¹⁾ In 2010 wurde rückwirkend eine Änderung der Berechnungsgrundlage hinsichtlich der Ermittlung der Fahrgastzahlen durchgeführt, um noch exaktere Werte zu erhalten.

²⁾ 2010 und 2011: vorläufige Zahlen

³⁾ Bei den Fahrgastzahlen für 2010 wurde nachträglich die Sperrung der Binnenhafenbrücke berücksichtigt, dadurch ergibt sich für 2010 ein leichter Rückgang im Bereich U-Bahn, aber auch eine überdurchschnittliche Steigerung im Bus-Bereich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

⁴⁾ In der Zeile „Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste)“ sind Umsteiger zwischen Bus und U-Bahn lediglich einmal erfasst.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2011	2010	2009
Nutzwagenkilometer ^{1), 3)} (Tsd. km)	81.760	83.115	78.731
Nutzplatzkilometer ^{1), 2), 3)} (Mio. km)	7.986	8.119	7.589
Streckenlänge ³⁾ (km)	100,7	100,7	100,7
Anzahl der Linien	3	3	3
Anzahl der Haltestellen ³⁾	89	89	89
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	33,1	33,2	33,2

¹⁾ Der leichte Rückgang der Nutzwagenkilometer und Nutzplatzkilometer in 2011 im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus Prozessoptimierungen.

²⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

³⁾ inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

Bus	2011	2010	2009
Nutzwagenkilometer ¹⁾ (Tsd. km)	46.782	47.021	46.165
Nutzplatzkilometer ^{1), 2)} (Mio. km)	3.643	3.662	3.566
Streckenlänge ³⁾ (km)	919,5	918,0	925,3
Anzahl der Linien ³⁾	112	113	114
Anzahl der Haltestellen	1.312	1.315	1.325
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	19,6	19,6	19,8

¹⁾ Der leichte Rückgang der Nutzwagenkilometer und Nutzplatzkilometer in 2011 im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus Prozessoptimierungen.

²⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

³⁾ Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG, in 2011 Nichtberücksichtigung der Linien 380 und 811

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2011		2010		2009	
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	740	210

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	2011	2010	2009
Stadt- u. Schnellbusse ^{1),2)}	491	482	484
Gelenkbusse ¹⁾	197	196	196
Doppelgelenkbusse ¹⁾	26	26	26
Brennstoffzellenbusse	0	0	6
Dieselhybridgelenkbusse	5	2	0
Brennstoffzellenhybridbusse	2	0	0
Kleinbusse/Großtaxen	1	2	5
Reisebusse	1	1	1
Alle Busse			
Anzahl^{2),3)}	723	709	718
Plätze^{2),3),4)}	63.322	61.653	62.408

¹⁾ Niederflrbusse

²⁾ ohne angemietete Fahrzeuge

³⁾ Die leicht rückläufige Anzahl der Busse und Plätze in 2010 im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich durch Prozessoptimierungen.

⁴⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

Betrauung der HOCHBAHN

Die Betrauung der HOCHBAHN mit der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen wurde durch den Senat der FHH am 24. November 2009 beschlossen.

c) Expansion

SPNV

Die Wettbewerbsintensität im deutschen Schienenpersonennahverkehrsmarkt blieb gemessen an der Anzahl der Verfahren auch in 2011 hoch. 9 Wettbewerbsverfahren mit Volumina zwischen 0,8 und 8,8 Mio. Zugkilometern wurden 2011 von den Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland veröffentlicht, insgesamt ca. 37 Mio. Zugkilometer.

Für Leistungen im Umfang von rund 40 Mio. Zugkilometern wurde in 2011 eine Vergabe vorgenommen. Nach 61 Mio. in 2010 und 51 Mio. in 2009 bedeutet dies einen leichten Rückgang, wobei diese beiden Jahre jeweils einen neuen Rekord dargestellt hatten. Gleichzeitig ist die durchschnittliche Anzahl der Bieter in diesen Verfahren in den letzten Jahren rückläufig (2,4 im Jahr 2010 nach 2,9 in 2009, ein Wert für 2011 liegt noch nicht vor).

Die Gesamtmarktgröße blieb weitgehend konstant. 2011 wurden im SPNV in Deutschland insgesamt 641 Mio. Zugkilometer bestellt, nach 636 Mio. in 2010 und 630 Mio. in 2009 und 2008. Der Marktanteil der Wettbewerber der Deutschen Bahn AG erhöhte sich auf nun 24,1 %.

Infolge der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom Februar 2011, mit der die wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen im SPNV für verpflichtend erklärt wurde, werden sich die jährlichen Vergabevolumina voraussichtlich in den nächsten Jahren deutlich weiter erhöhen.

Der Geschäftsverlauf der BeNEX im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 war geprägt von der Bearbeitung mehrerer großer Vergabeverfahren sowie von Vorbereitungen auf Betriebsaufnahmen durch Beteiligungen im Netz Regensburg inkl. Donautalbahn (zweite Betriebsstufe), Dieselnetz Oberfranken, Netz Nord (Schleswig-Holstein) und Netz Stadtbahn Berlin-Brandenburg.

Folgende wesentliche Veränderungen haben sich bei den BeNEX-Beteiligungen ergeben:

Die agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (agilis E) hat im Dezember 2011 zusätzlich zu den bereits seit einem Jahr bedienten Strecken im Netz Regensburg inkl. Donautalbahn den Betrieb auf einer weiteren Verbindung nach Ulm aufgenommen. Die Gesellschaft erbringt somit ab 2012 Leistungen im Umfang von 5,5 Mio. Zugkilometern p.a. mit 26 elektrischen Triebzügen vom Typ Alstom Coradia Continental, welche von der BeNEX an die agilis E vermietet werden. Die Instandhaltung erfolgt in der eigenen Fahrzeugwerkstatt am Standort Regensburg.

Die agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG (agilis V) hat im Juni 2011 den Betrieb im Dieselnetz Oberfranken mit 3,9 Mio. Zugkilometern p.a. aufgenommen. Im Dezember 2012 werden im Rahmen des Vertrags Leistungen im Umfang von 0,5 Mio. Zugkilometern p.a. hinzukommen. Die hierfür benötigten 38 Dieseltriebwagen vom Typ Stadler Regio Shuttle RS1 wurden in 2011 in Dienst gestellt. 31 der 38 Fahrzeuge werden von der agilis V geleast, die übrigen sieben Fahrzeuge werden von BeNEX an die agilis V vermietet. Die Werkstatt der agilis V in Marktredwitz konnte 2011 in Betrieb genommen werden.

Die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) bedient seit Dezember 2011 die Linien OE 33 Berlin-Wannsee – Jüterbog und OE 51 Rathenow – Brandenburg innerhalb des Netzes Stadtbahn Berlin-Brandenburg. Die sechs Fahrzeuge vom Typ Stadler GTW werden jeweils zur Hälfte von der BeNEX-Tochtergesellschaft 1. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH (EBFG) und dem Partner Netinera Deutschland GmbH an die ODEG vermietet. Entsprechende Mietverträge wurden in 2011 abgeschlossen. Die Instandhaltung erfolgt überwiegend in der Fahrzeugwerkstatt der ODEG-Tochtergesellschaft Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH (ODIG) in Eberswalde. Im Dezember 2012 wird die ODEG im Rahmen der zweiten Betriebsstufe zusätzlich die Regionalexpresslinien Stendal – Cottbus und Wismar – Jüterbog in Betrieb nehmen. Die dafür benötigten 16 doppelstöckigen Elektrotriebzüge vom Typ Stadler KISS werden ebenfalls hälftig von der EBFG und Netinera Deutschland beschafft und befinden sich derzeit in der Produktion. Die Vermietung ist in den oben genannten Verträgen bereits geregelt.

Die NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (nordbahn) hat im Dezember 2011 durch die Übernahme der Strecke Neumünster–Heide–Büsum im „Netz Nord“ ihre Leistung von 0,6 Mio. Zugkilometern p.a. auf 1,5 Mio. Zugkilometer p.a. erhöht. Die Leistung wird mit sieben Dieseltriebwagen vom Typ Alstom LINT erbracht.

Die BeNEX-Beteiligungen erbringen zum Zeitpunkt der Lageberichterstellung im SPNV ein Leistungsvolumen von insgesamt ca. 32,5 Mio. Zugkilometern p.a. Mit den anstehenden Betriebsaufnahmen im Rahmen bereits geschlossener Verkehrsverträge wird sich nach jetzigem Stand zum Fahrplanwechsel 2012/13 das Leistungsvolumen auf insgesamt 38,8 Mio. Zugkilometer p.a. erhöhen.

Im November 2011 konnte der Tarifkonflikt mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), von dem mehrere Beteiligungen der BeNEX u.a. durch Streiks betroffen waren, auf Basis eines Schlichterspruchs beendet werden. In der Folge schlossen die ODEG, die cantus Verkehrsgesellschaft mbH (cantus) und die *metronom* Eisenbahngesellschaft mbH (metronom) neue Mantel- und Entgelttarifverträge ab und verpflichteten sich, dem mehrgliedrigen Betreiberwechsellarifvertrag beizutreten. Die Streik Auswirkungen zeigen sich in den Wirtschaftsergebnissen 2011 dieser Beteiligungen zum Teil recht deutlich. Mit der Einigung wurde allerdings für die BeNEX-Gruppe ein gutes Ergebnis erzielt, welches die Belange der Unternehmen als Arbeitgeber angemessen berücksichtigt und Planungssicherheit für die nächsten Jahre gibt.

ÖSPV

Eine Wettbewerbsdynamik ist am deutschen ÖSPV-Markt nicht zu beobachten. 2011 kam es nur zu einer geringen Zahl von Vergabeverfahren, welche sich überwiegend auf die bekannten Regionen (Hessen, Großraum München) beschränkten.

Die VBR-Verkehrsbetriebe und Servicegesellschaft mbH (VBR) hat an mehreren Ausschreibungen im Münchner Verkehrsverbund MVV teilgenommen und den Zuschlag für zwei Linien erhalten. Die Betriebsaufnahme im Rahmen von Verkehrsverträgen mit achtjähriger Laufzeit erfolgte im Dezember 2011.

Die Fulda Bus GmbH (FBG) stellte mit dem Auslaufen ihres Verkehrs-Service-Vertrags im Dezember 2011 den operativen Betrieb ein. Für eine Linie hält die FBG in 2012 weiterhin die Konzession, diese Leistung wird von der VBR-Tochter Kraftverkehr Lauterbach GmbH & Co. KG (KVL) als Subunternehmer erbracht. Die FBG selbst hat keine Mitarbeiter mehr. Für die Fahrzeuge der FBG sind Miet- bzw. Mietkaufverträge abgeschlossen worden.

Mit der HNB Hamburger Nahverkehrs-Beteiligungsgesellschaft mbH, welche die Beteiligung der BeNEX an der Stadtverkehr Lübeck GmbH hält, wurde ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen.

Das Leistungsvolumen der BeNEX-Beteiligungsgesellschaften im ÖSPV (Stadtverkehr Lübeck GmbH, VBR und KVL) betrug zum Jahresende 2011 insgesamt ca. 14 Mio. Nutzwagenkilometer.

d) Mitarbeiter der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN gehört zu den größten Arbeitgebern in Hamburg. Die Anzahl der Arbeitsplätze ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. In 2011 wurden 260 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neu eingestellt.

	2011	2010	2009	2008	2007
Mitarbeiter gesamt	4.455	4.447	4.413	4.416	4.398
davon Vorstand	4	4	3	4	4
davon Auszubildende	115	107	104	105	101
davon Vollzeitkräfte	4.084	4.094	4.072	4.064	4.045
davon Teilzeitkräfte	252	242	234	243	248

(Angaben im Jahresdurchschnitt)

Das Unternehmen bietet mit durchschnittlich 80 Plätzen im technisch-gewerblichen und 22 im kaufmännischen Bereich jährlich attraktive Ausbildungsmöglichkeiten in acht verschiedenen Berufen in Hamburg. Darüber hinaus bildet die HOCHBAHN 13 Studentinnen und Studenten in Kooperation mit der HSBA in Hamburg und der Nordakademie in Elmshorn im Rahmen von drei unterschiedlichen Dualen Studiengängen aus. Die Ausbildungsquote bezogen auf die Ausbildungsberufe ist 2011 mit 9,4 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. 25 der 29 Jugendlichen, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung bzw. ihr Duales Studium erfolgreich abgeschlossen haben, konnten von der HOCHBAHN übernommen werden, zwei weitere Auszubildende hatten sich zu einem Studium bzw. einer weiterführenden Schulausbildung entschlossen. Ein wichtiger Baustein zur Gewinnung von Auszubildenden ist die Kooperation mit Schulen, im Rahmen derer unter anderem Projektwochen und Berufsorientierungstage stattfinden. Insbesondere in den elektrotechnischen Berufen ist aufgrund des geringen Interesses an naturwissenschaftlichen Fächern ein konsequentes und zielgruppenspezifisches Ausbildungsmarketing unabdingbar, welches die HOCHBAHN zukünftig noch stärker ausbauen wird.

Die HOCHBAHN bildet nicht nur im Rahmen der „klassischen“ beruflichen Erstausbildung junge Menschen aus, sondern bietet auch Quereinsteigern (mit und ohne vorausgegangene Berufsausbildung) eine Ausbildung als Busfahrer/-in oder für den Betriebsdienst der U-Bahn in den eigenen Ausbildungszentren an. Hierbei spielt das Lebensalter keine Rolle: Bei den im Jahr 2011 eingestellten 122 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den Betriebsdienst sind unter 30-Jährige genauso vertreten wie über 50-Jährige. Entscheidendes Kriterium für die HOCHBAHN ist vor allem die Kundenorientierung.

Die HOCHBAHN nimmt ihre gesellschaftliche Verpflichtung zur Entlastung des Arbeitsmarkts ernst. Mehr als ein Fünftel der seit 2001 eingestellten Busfahrerinnen und Busfahrer wurden im Zuge einer von der Agentur für Arbeit getragenen Vorausbildung erfolgreich zur HOCHBAHN vermittelt, das waren rund 350 Langzeitarbeitslose.

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 Erster Hilfe und Gesundheitsthemen. Im Jahr 2011 haben 656 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am „FREIZEIT *plus*“-Programm teilgenommen.

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 ist daher ein wichtiger Bestandteil der HOCHBAHN-Unternehmensstrategie.

Im Rahmen eines langfristig angelegten Projekts wurden seit 2004 ein gemeinsames Führungsverständnis geschaffen und umfassende Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung durchgeführt. Diesen Weg wird die HOCHBAHN konsequent weiterverfolgen.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt hat die HOCHBAHN ihre Personalstrategie angepasst. Themen wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Frauenförderung und Gesundheitsmanagement stehen nunmehr – neben der Unternehmens- und Führungskultur – ganz oben auf der Agenda. Im Bereich der akademischen Nachwuchskräfte konzentriert sich die HOCHBAHN insbesondere auf die ingenieur- und verkehrswissenschaftlichen Studenten und Hochschulabsolventen. Um den Bedarf auch mittel- und langfristig decken zu können, wird mit den Professoren der für die HOCHBAHN relevanten Hochschulen zusammengearbeitet, unter anderem im Rahmen eines regelmäßigen Netzwerktreffens und in Form von Studienexkursionen. Außerdem bietet die HOCHBAHN jährlich etwa 40 Praktikumsplätze und Abschlussarbeiten für Studenten an, die spannende Einblicke in die betriebliche Praxis erhalten. Besonders herausragende Arbeiten werden im Rahmen der unternehmenseigenen Stiftung „Bürgermeister Dr. h.c. Max-Brauer-Stiftung für Begabtenförderung“ prämiert.

e) Forschung und Entwicklung

hySOLUTIONS GmbH

Das Jahr 2011 war geprägt von den Ereignissen in Fukushima und dem politischen Entschluss für die Energiewende in Deutschland. Beides verdeutlicht die Notwendigkeit, den Übergang von nuklearen und fossilen Ressourcen hin zu erneuerbaren Energien zu beschleunigen – und korrespondiert unmittelbar mit Konzepten von hySOLUTIONS, etwa zur Nutzung von Wasserstoff als Speichermedium für unstete Windenergie in Norddeutschland. Auch der wachsende Einsatz von Elektrofahrzeugen und der Aufbau von Ladeinfrastruktur im Rahmen der Modellregion Elektromobilität Hamburg orientieren sich an den Zielen des Klimaschutzes und des Ausbaus erneuerbarer Energien.

Im Mittelpunkt der Projekte in der Modellregion Elektromobilität Hamburg stand 2011 die operative Umsetzung. Die Zahl der Elektrofahrzeuge ist dabei deutlich gewachsen. Zum Ende des Jahres sind bereits mehr als 300 Elektroautos bei über 100 Nutzern im Einsatz. Dabei handelt es sich vor allem um Wirtschaftsunternehmen aller Branchen und Größen. Mit 60 Fahrzeugen gehen aber auch die Tochterunternehmen der Hansestadt und die Behörden in der Metropolregion mit gutem Beispiel voran. Die Resonanz der Nutzer auf die Elektrofahrzeuge ist überwiegend positiv, obwohl der Einsatzradius der Fahrzeuge noch begrenzt ist. Erste Unternehmen haben sich aber bereits entschlossen, ihre Fahrzeugflotten weiter auszubauen. Aus der Sicht der Logistikbranche mangelt es zurzeit jedoch noch an Elektrofahrzeugen mit einer Ladekapazität von 3,5 Tonnen und mehr. Inzwischen wurden erste Fahrzeuge dieser Leistungsklasse von den Herstellern für 2013 zugesagt. Vattenfall und Hamburg Energie haben 200 Ladepunkte aufgebaut, davon etwa die Hälfte im öffentlichen Straßenraum. Während die Ladesäulen bei den Unternehmen regelmäßig genutzt werden, ist ihre Nutzung im öffentlichen Raum je nach Standort noch unterrepräsentiert. Ein Grund dafür liegt darin, dass der Zugang zu den Ladeplätzen häufig durch konventionelle Fahrzeuge versperrt ist.

Die Fördervorhaben in den acht deutschen Modellregionen wurden Ende September 2011 offiziell abgeschlossen und die Ergebnisberichte für den Zuwendungsgeber erstellt. Mehr als ein Viertel aller in den Modellregionen erprobten Fahrzeuge sind in Hamburg im Einsatz. So trägt die Modellregion Hamburg maßgeblich dazu bei, die Akzeptanz für Elektrofahrzeuge zu stärken und gesicherte Hinweise für deren technische Optimierung bereitzustellen. Außerdem wurden Verfahren und Initiativen entwickelt, die beispielhaft von anderen Regionen übernommen werden können, etwa für einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Ladesäulen unabhängig vom jeweiligen eigenen Stromversorger. An den Ladesäulen kann nur Grünstrom bezogen werden, der zusätzlich besonderen Anforderungen, zum Beispiel an das maximale Alter der Produktionsanlagen, genügen muss. Dies schafft die Voraussetzungen dafür, dass zusätzlicher Strom aus erneuerbaren Quellen an den Markt kommt. Des Weiteren wurde ein Verfahren für eine kriteriengestützte Auswahl von Ladeplätzen entwickelt. Hamburg hat als eine der ersten Regionen die Ladeplätze mit Hinweisschildern ausgestattet, die verdeutlichen, dass nicht elektrisch angetriebene Fahrzeuge abgeschleppt werden.

Bei der HOCHBAHN werden fünf serielle Dieselhybridbusse im Linienbetrieb erprobt. Grund für die Wahl dieses Antriebes ist, dass serielle Hybridbusse Streckenabschnitte vollständig elektrisch, also leise und lokal emissionsfrei, fahren können. Während die Busse der ersten Auslieferungsstaffel hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit noch weiter ertüchtigt werden müssen, kann für die Fahrzeuge des Auslieferungsjahrgangs 2011 eine positive Zwischenbilanz gezogen werden. So liegt ihre Verfügbarkeit bereits bei 80 %. Mit bis zu 16 % in der Spitze bleiben die Hybridbusse bei den Treibstoffeinsparungen allerdings noch hinter den Erwartungen zurück. Grundsätzlich noch weiterzuentwickeln ist auch das Konzept für die Heizung und das Energiemanagement der Busse. Zum Erreichen der technischen Optimierungsziele für die Hybridbusse vor allem der ersten Auslieferungsstaffel wurde mit EvoBus ein umfassendes Arbeitsprogramm erstellt, welches bereits sukzessive umgesetzt wird. Für die technische und betriebliche Evaluierung der Dieselhybridbusse bis September 2013 wurde ein weiterer Förderantrag beim BMVBS gestellt.

Die Ergebnisse der Projekte in der Modellregion Hamburg wurden im November in einer Abschlusskonferenz der Öffentlichkeit und Fachexperten vorgestellt. Über 100 Teilnehmer aus Hamburg wie auch anderen Modellregionen sowie Vertreter des Bundes zeigten sich dabei zufrieden mit den erreichten Erfolgen. Im Anschluss an die bisherigen Projekte wurden Förderskizzen für neue Projekte entwickelt und beim Projektträger vorgestellt. Aktuell befinden sich davon fünf in der konkreten Abstimmung.

Ergänzend zu den Förderprogrammen der Fachministerien des Bundes sollen voraussichtlich bis zu fünf Regionen in Deutschland als sogenannte Schaufenster der Elektromobilität ausgewählt und besonders unterstützt werden. Dazu haben vier Bundesministerien¹⁾ eine Ausschreibung lanciert, die am 11. Oktober 2011 veröffentlicht wurde. Am 8. November 2011 entschied der Senat, dass Hamburg sich als ein solches Schaufenster bewerben wird. Im Falle einer erfolgreichen Bewerbung sollen 10,4 Mio. Euro eigene Fördermittel bereitgestellt werden. Die Federführung bei der Bewerbung liegt bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), die Umsetzung bei hySOLUTIONS. Für das Schaufenster Hamburg haben sich fast 100 Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft und Behörden zusammengetan, die 77 Gemeinschaftsprojekte gemeinsam realisieren wollen. Die Partner des Projektkonsortiums übergaben ihre jeweiligen Absichtserklärungen am 4. Januar 2012 an den Ersten Bürgermeister. Die gemeinsame Bewerbung wurde per 16. Januar 2012 bei der Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität des Bundes abgegeben.

¹⁾ Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen, Bundesministerium für Umwelt, Bundesministerium für Wirtschaft, Bundesministerium für Bildung und Forschung

Die ersten beiden Brennstoffzellenhybridbusse einer neuen, optimierten Fahrzeuggeneration wurden im Sommer 2011 an die HOCHBAHN ausgeliefert. Um sie auf den Linieneinsatz vorzubereiten, mussten noch technische Ertüchtigungen und Anpassungen vorgenommen werden. Mit dem regelmäßigen Linieneinsatz wurde im Februar 2012 begonnen. Die bisherigen Probefahrten weisen einen um 50 % geringeren Verbrauch im Vergleich zu den Fahrzeugen der letzten Staffel sowie einen guten Fahrkomfort aus. Die nächsten beiden Brennstoffzellenhybridbusse werden voraussichtlich ab April 2012 in den Linienbetrieb gehen. Drei weitere Busse kommen abhängig von den Erprobungsergebnissen der ersten vier Fahrzeuge gegebenenfalls ab Ende 2012 zum Einsatz. Mit EvoBus wurde eine strategische Partnerschaft zur Weiterentwicklung der Brennstoffzellenbusse vereinbart.

Im Oktober 2011 nahm die erste von insgesamt fünf geplanten Wasserstofftankstellen an der Cuxhavener Straße in Harburg den Betrieb auf. Die Tankstelle in der HafenCity wurde offiziell im Februar 2012 im Beisein von Staatssekretär Rainer Bomba (BMVBS) in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme der Station in Bramfeld ist für Ende April 2012 geplant. Zwei weitere Wasserstofftankstellen von Shell und TOTAL sollen voraussichtlich Ende 2012 in Betrieb gehen.

Im Rahmen einer Ausschreibung des Bundesumweltministeriums wurde eine Förder-skizze für Wind-Wasserstoff-Speicher in Brandenburg, Schleswig-Holstein und Hamburg eingereicht. Durch den Einsatz eines leistungsstarken und effizienten Elektrolyseurs soll dieses Projekt unter anderem ermöglichen, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen für die Nutzung im Verkehr und in der Industrie zu wirtschaftlichen Kosten bereitzustellen. Zugleich kann sein Einsatz als Energiespeicher dazu beitragen, die Nutzung von erneuerbaren Energien zu stärken und die notwendigen technologischen Voraussetzungen zu schaffen, um die Energiewende abzusichern.

f) Klima- und Umweltschutz

Als öffentliches Verkehrsunternehmen leistet die HOCHBAHN mit ihrer Kernaufgabe als Mobilitätsdienstleister in Hamburg einen erheblichen Beitrag, um den weiter wachsenden Mobilitätsbedürfnissen im Personenverkehr gerecht zu werden. Gleichzeitig müssen aber auch die hiervon ausgehenden Belastungen für das Klima, die Umwelt und die urbane Lebensqualität möglichst gering gehalten werden.

Der ÖPNV ist aufgrund seines geringen spezifischen Energieverbrauchs und seiner niedrigen spezifischen Emissionen pro Fahrgast und Kilometer seit jeher der Problemlöser, wenn es darum geht, die Luftqualität signifikant zu verbessern und eine anspruchsvolle Klimapolitik und Ressourcenschonung im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr umzusetzen. Pro ÖPNV-Nutzer werden spezifisch im Mittel je Personenkilometer lediglich ein Drittel des Kohlendioxids (CO₂) eines Pkw-Nutzers emittiert.

Um das steigende Verkehrsaufkommen vom Energieverbrauch und damit vom Anstieg umweltschädlicher Einflüsse zu entkoppeln, bedarf es einer Verkehrsverlagerung hin zu klima- und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sowie der zeitnahen Realisierung neuer, postfossiler Antriebstechnologien. Der Einstieg in die Erprobung emissionsfreier Mobilität erfolgte bei der HOCHBAHN bereits vor über zehn Jahren mit einer Flotte von zuletzt neun wasserstoffgetriebenen Brennstoffzellenbussen. Die Nachfolgeneration besteht aus Brennstoffzellenhybridbussen, die unter anderem durch Rückspeisung der Bremsenergie eine höhere Energieeffizienz erzielen. Die ersten beiden Fahrzeuge wurden der Öffentlichkeit als „SauberBus“ vorgestellt und im August 2011 in Betrieb genommen. Ergänzend dazu wurden offizielle Umwelttouren der Umwelthauptstadt zum Thema „Wasserstoff für Hamburgs Zukunft“ angeboten.

Bereits im April 2011 wurden die vorhandenen beiden Dieselhybridbusse um drei weitere Fahrzeuge ergänzt. Hierbei handelt es sich um sogenannte Vorserienfahrzeuge, die aufgrund von Optimierungsmaßnahmen im Vergleich zu den in 2010 gelieferten Fahrzeugen zur Kundenfelderprobung einen deutlich verbesserten technischen Stand aufweisen. Im Rahmen des Einsatzes der Diesel- sowie Brennstoffzellenhybridbusse wurden spezielle Fahrerschulungen für den Umgang mit den Hybridfahrzeugen durchgeführt. Der Busbetrieb der HOCHBAHN verfügt derzeit über 50 Fahrer, die in die Technik und das Energiemanagement der Fahrzeuge sowie in die korrekte Fahrweise eingewiesen sind.

Die HOCHBAHN leistet darüber hinaus einen dauerhaften Beitrag zur Sicherung der Luftqualität, indem sie Stickoxide und Dieselrußpartikel reduziert. Die Busflotte wurde hinsichtlich der Emissionen in den letzten fünf Jahren durch eine gezielte und konsequente Beschaffungspolitik fortlaufend modernisiert. Der Flottenanteil der Fahrzeuge mit den Abgasnormen EURO 5 wurde in 2011 auf über 53 % gesteigert, zusätzlich werden Fahrzeuge gemäß Enhanced Environmental Friendly Vehicle (EEV) sowie Zero Emission eingesetzt. Die Busflotte der HOCHBAHN ist darüber hinaus vollständig mit Rußpartikel- und Stickoxidfiltersystemen ausgestattet. Des Weiteren erfolgt bereits vor 2014 die Erprobung von Bussen mit EURO-6-Motoren.

Am Programm zur „Umwelthauptstadt Hamburg“ beteiligte sich die HOCHBAHN mit einer Reihe von offiziellen Veranstaltungen. Dabei informierten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über das Engagement der HOCHBAHN sowie über die Zusammenhänge zwischen Verkehrsmittelwahl und Klimaschutz. Das Themenspektrum reichte vom Betrieb über Technik bis hin zur Verwaltung. Überdies wurden zwölf spezielle Besucherprogramme für geschlossene Gruppen aus dem Bildungswesen veranstaltet. Ein Bildungsprogramm vom 26. bis 28. September 2011, an dem über 200 Schülerinnen und Schüler teilnahmen, rundete das Angebot ab. Im Mittelpunkt standen dabei die Brennstoffzellentechnologie und die Premiere des neu entwickelten Schulmaterials „HOCHBAHN macht Schule“. Seit November 2011 wird dieses Material an Schulen ausgeliehen. Ein Klassenset enthält je einen Bausatz für ein Brennstoffzellen-Modellauto, eine reversible Brennstoffzelle, eine Messbox sowie einen Handgenerator. Zusätzliches Lehrmaterial mit Informationen zur HOCHBAHN, zum ÖPNV und vielen Experimenten soll auf leicht verständliche Art naturwissenschaftliche und technische Inhalte über den Klima- und Ressourcenschutz vermitteln.

Um eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität auf der Basis von Verlässlichkeit, hoher Qualität und Wirtschaftlichkeit sicherzustellen, gilt es, innovative und ressourcenschonende Lösungen für Technik und Betrieb konsequent umzusetzen sowie die Energieeffizienz zu steigern. Für 2011 können in diesem Zusammenhang folgende Meilensteine hervorgehoben werden:

Am 2. Dezember 2011 wurde das erste U-Bahn-Fahrzeug vom Typ DT5 des Hersteller-Konsortiums Alstom Bombardier an die HOCHBAHN ausgeliefert. Die Leichtbaukonstruktion und die Rückspeisung von Energie beim Bremsen führt beim DT5, wie bei seinem Vorgängermodell DT4, zu einem niedrigen Energieverbrauch. Mit einem von der HOCHBAHN vorgegebenen Wert von 77 Dezibel bei einer Vorbeifahrt mit 60 km/h erzielt der DT5 einen vorbildlich niedrigen Geräuschpegel. Die Außenflächen aus Edelstahl sind leicht zu säubern und sparen durch den Verzicht auf Lackierungen deutlich an Gewicht. Eine Produktumwelterklärung für die gesamte Fahrzeugkonstruktion gewährleistet eine nachhaltige Ressourcenschonung. Knapp 95 % der eingesetzten Materialien sind recyclingfähig.

Im Unterwerk Ochsenzoll wurde bereits 2007 ein Energiespeicher installiert, um den Energieverbrauch im U-Bahn-Betrieb nachhaltig zu reduzieren. Der rotierende Schwunghmasspeicher fungiert als Abnehmer für rückgespeiste und nicht direkt verwendbare Bremsenergie von U-Bahn-Fahrzeugen, wandelt diese in Bewegungsenergie um und gibt sie dann wieder ab, wenn ein anfahrender Zug sie benötigt. In 2011 wurde eine Einsparung von 380.000 kWh erreicht, seit Inbetriebnahme konnte der Energieverbrauch um insgesamt 1.830.000 kWh reduziert werden. Die mit dem ersten Energiespeicher

gewonnenen Betriebserfahrungen sind in die Realisierung einer zweiten Anlage am Standort Fuhlsbüttel eingeflossen. Die Inbetriebnahme und der anschließende Probebetrieb erfolgten bereits Ende 2010, weitere erforderliche Anpassungen an den Parametern wurden im ersten Halbjahr 2011 durchgeführt. Insgesamt betrug die Einsparung im ersten Betriebsjahr des zweiten Energiespeichers 365.000 kWh.

Darüber hinaus wurde 2011 das Projekt zum Einsatz einer Software, die den Energieverbrauch abgestellter U-Bahn-Fahrzeuge senkt, weitergeführt. Durch die erfolgreiche Anwendung der neuen Software benötigen U-Bahn-Fahrzeuge vom Typ DT4 deutlich weniger Strom. Komponenten des sogenannten Rüstzustands, wie zum Beispiel Luftpresser, Vorschaltgeräte, Kühlwasserpumpen und Umformer, sind für die Betriebsbereitschaft nicht zwingend erforderlich und werden nun bei abgestellten Fahrzeugen ausgeschaltet. Nach ersten Erkenntnissen durch begleitende Untersuchungen und Messungen werden im Zuge der Softwareumstellung rund 1.500.000 kWh im Jahr eingespart.

Für die gesamte HOCHBAHN werden fortlaufend weitere klimaschutzrelevante Aktivitäten, insbesondere Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie Energieeinsparungen, untersucht und hinsichtlich wirtschaftlicher und verbrauchsbezogener Faktoren bewertet. Neben den Projekten zur Einsparung von Traktionsenergie im System U-Bahn sowie zu innovativer Antriebstechnik im System Bus wurden in 2011 auch Maßnahmen bei Licht- und Kraftanlagen in Werkstätten und Verwaltungsgebäuden erfolgreich umgesetzt. Auf dem Bus-Betriebshof Wandsbek wird zur Unterstützung der Warmwasserbereitung eine Solarthermieanlage mit einem Mindestertrag von 29.600 kWh eingesetzt. Der Einbau einer neuen Heizungsanlage in der U-Bahn-Werkstatt Farmsen führte zu einer Heizenergieerduktion von 17 %. In der Hauptverwaltung wurden durch die Umsetzung eines modernen Beleuchtungskonzepts mit tageslichtabhängiger Steuerung, Bewegungsmeldern und effizienten Leuchtmitteln gegenüber der alten Lichttechnik 129.000 kWh Energieerduktion erzielt.

Ein weiteres wesentliches Energiespar-Potenzial besteht in der Verkehrsverlagerung durch die Nutzer. Zusätzliche Fahrgäste tragen aktiv zum Klimaschutz bei, konkret bedeutet dies: Jeder Fahrgast, der das Angebot der HOCHBAHN mit U-Bahn und Bussen nutzt, spart bei einer durchschnittlichen Reiseweite von 5,3 km circa 2,3 kWh gegenüber einer Fahrt mit einem Pkw ein. Bei einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 1 % pro Jahr zu Lasten des Autoverkehrs lässt sich eine äquivalente Energiemenge von rund 8.000.000 kWh pro Jahr vermeiden und somit ein maßgeblicher Beitrag zum Klimaschutz leisten.

2. WIRTSCHAFTLICHE LAGE

a) Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der HOCHBAHN verlief im Jahr 2011 weitgehend plangemäß. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich nachstehende Veränderungen. Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten in 2011 gegenüber dem Vorjahr um rund 24 Mio. € auf 352 Mio. € gesteigert werden. Die Mehreinnahmen ergeben sich insbesondere aus der positiven Nachfrageentwicklung sowie aus der Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2011; beide Effekte führten zu einem Anstieg der HVV-Poleinnahmen um 8,0 %. Die Gesamtleistung hat sich im Geschäftsjahr 2011 nur um rund 14,8 Mio. € (+3,4 %) auf 449 Mio. € verbessert. Gegenläufig zu den gestiegenen Verkehrseinnahmen waren reduzierte Zuschüsse zu verzeichnen, insbesondere im Zusammenhang mit der Beendigung des Stadtbahnprojekts, sowie gegenüber dem Vorjahr geringere aperiodische Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, für die die Risiken bzw. die Notwendigkeiten nicht mehr gegeben waren.

Bei den Aufwendungen für Energie ergibt sich aufgrund der frühzeitig abgeschlossenen, günstigen Einkaufskonditionen gegenüber dem Vorjahr bei den Stromkosten eine Reduzierung um 16 %, bei den Kosten für den Dieselmotorkraftstoff dagegen eine Steigerung um 15,9 %. Aus der erforderlichen Fremdvergabe von Busverkehrsleistungen im Zusammenhang mit Leistungsausweitungen ergaben sich ebenfalls zusätzliche Kosten. Die sich aus der Einführung der neuen Dienstkleidung bei der HOCHBAHN ergebenden Einmalkosten führten ebenfalls zu einer Steigerung des Materialaufwands gegenüber dem Vorjahr.

Bei den Personalkosten entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr insbesondere aus den Auswirkungen des Tarifabschlusses ab 1. Juli 2011. Auch die erforderliche Neubewertung von Rückstellungen (u. a. Wettbewerbsrückstellung, Pensionsrückstellung) führte zu höherem Aufwand.

Resultierend aus den vom BilMoG geforderten Ausweisänderungen sind die entsprechenden Unterschiedsbeträge für langfristige Rückstellungen zum 1. Januar 2010 als Außerordentliche Aufwendungen auszuweisen. Aufgrund dieses umstellungsbedingten Einmaleffektes im Vorjahr ergeben sich im laufenden Geschäftsjahr geringere Außerordentliche Aufwendungen. Die Außerordentlichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2011 resultieren aus der Inanspruchnahme des Wahlrechts, die Unterschiedsbeträge bei den Pensionsrückstellungen auf 15 Jahre zu verteilen.

Durch eine verbesserte Einnahmesituation im Geschäftsjahr 2011 ist es der HOCHBAHN erneut gelungen, die Kostensteigerungen aufzufangen und den Vorjahresfehlbetrag nochmals um rd. 1,0 Mio. € auf nunmehr 55,6 Mio. € (-1,9 %) zu reduzieren. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) konnte in 2011 gegenüber dem Vorjahr um 1.623 T€ auf 22.474 T€ gesteigert werden.

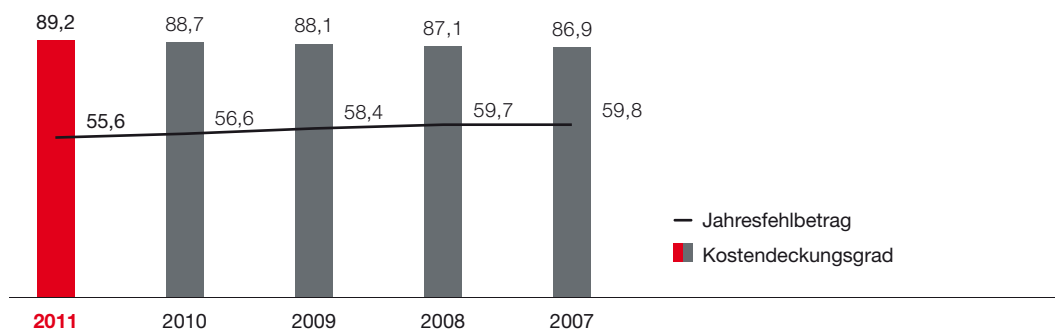
Der Kostendeckungsgrad des Unternehmens, der mit 89,2 % um 0,5 Prozentpunkte über dem vergleichbaren Vorjahreswert (88,7 %) liegt, stellt erneut einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Jahresfehlbetrag (in Mio. €)

Jahr	2011	2010	2009	2008	2007
Jahresfehlbetrag	55,6	56,6	58,4	59,7	59,8

Kostendeckungsgrad (in %)

Jahr	2011	2010	2009	2008	2007
Kostendeckungsgrad	89,2	88,7	88,1	87,1	86,9



b) Vermögens- und Finanzlage**Aktiva**

	2011 Mio. €	2011 Anteil %	2010 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	479,8	65,7	506,1
Finanzanlagen	142,3	19,5	142,3
	622,1	85,2	648,4
Vorräte	13,4	1,8	11,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7,5	1,0	5,2
Flüssige Mittel	3,4	0,5	3,7
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	83,8	11,5	80,4
	108,1	14,8	100,5
	730,2	100,0	748,9

Passiva

	2011 Mio. €	2011 Anteil %	2010 Mio. €
Eigenkapital	142,4	19,5	142,4
Pensionsrückstellungen	38,6	5,3	35,5
Darlehen von Kreditinstituten und sonstige Darlehen	299,1	41,0	318,3
	480,1	65,8	496,2
Übrige Rückstellungen	162,2	22,2	168,4
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	23,2	3,2	24,7
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	64,7	8,8	59,6
	250,1	34,2	252,7
	730,2	100,0	748,9

Die Rückgänge bei den Sachanlagen und den Darlehen ergeben sich im Wesentlichen aus gegenüber dem Vorjahr geringeren Investitionen im Geschäftsjahr 2011 und dem in diesem Zusammenhang geringeren Fremdfinanzierungsbedarf.

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht durch Mittel der Innenfinanzierung gedeckt werden kann, grundsätzlich durch langfristige Bankdarlehen finanziert. Der kurzfristige Finanzbedarf wird aus dem Cashpool des Konzerns gedeckt. Zusätzlich strebt die HOCHBAHN kurz- bis mittelfristig eine angemessene Eigenkapitalerhöhung an.

c) Investitionen

Die HOCHBAHN nahm im Geschäftsjahr 2011 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 100,1 Mio. € vor (2010: 150,2 Mio. €). Insgesamt lag der Schwerpunkt der Investitionen mit einer Summe von ca. 75,8 Mio. € (2010: 113,3 Mio. €) im Ressort Betrieb und Infrastruktur. Davon entfielen im U-Bahn-Bereich auf die U4-Anbindung der HafenCity ca. 30,9 Mio. €, die Oberbaumaßnahmen ca. 10,2 Mio. €, die DT5-Beschaffung (27 Fahrzeuge) 7,2 Mio. €, die Erneuerung der Stellwerkstechnologie (ESTW City <> Ost) ca. 5,4 Mio. €, die Brückenbauwerkserneuerungen ca. 5,0 Mio. € und auf die Einführung des digitalen Funknetzes für die U-Bahn ca. 3,9 Mio. €. Im Busbereich wurden insgesamt 21,3 Mio. € investiert, davon 11,5 Mio. € für Busbeschaffungen, 4,5 Mio. € für den Erwerb von zwei Betriebshofgrundstücken in Harburg und Billbrook, 2,5 Mio. € in den Neubau der Busumsteigeanlage Barmbek und 1,0 Mio. € für das Betriebshofmanagementsystem. Im Bereich Gemeinsame Anlagen wurden insgesamt ca. 3,0 Mio. € investiert. Im Jahr 2011 wurden im Bereich Finanzanlagen/Beteiligungen keine Investitionen getätigt. Die Beteiligung an der Hamburg-Consult wurde im laufenden Geschäftsjahr verkauft.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen				
	2011	2011	2010	2009
	Mio. €	Anteil %	Mio. €	Mio. €
Ressort Schienenverkehr und Infrastruktur				
Neue Fahrzeuge und Anlagen (U-Bahn)				
– DT5	7,2	7,2	7,4	0,8
– U4-Anbindung HafenCity	30,9	30,9	57,6	51,3
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen (U-Bahn)				
– Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	37,7	37,6	48,3	68,3
Zwischensumme	75,8	75,7	113,3	120,4
Neue Fahrzeuge und Anlagen (Bus)				
– Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	21,3	21,3	25,3	27,2
Gemeinsame Anlagen	3,0	3,0	3,8	1,6
Finanzanlagen	0,0	0,0	7,8	2,7
Gesamtinvestitionen	100,1	100,0	150,2	151,9

3. RISIKOBERICHT

Die Grundlage für eine effiziente Durchführung des Risikomanagements bei der HOCHBAHN ist das einheitliche Verständnis, was unter einem Risiko zu verstehen ist. Unternehmensweit sind Risiken wie folgt definiert:

„Risiken sind alle Ereignisse und möglichen Entwicklungen innerhalb und außerhalb des Konzerns, die sich negativ auf die Erreichung der Unternehmensziele auswirken können.“

Risiken beinhalten also insbesondere die Möglichkeit:

- des Eintritts eines wirtschaftlichen Schadens oder Nachteils bzw.
- der negativen Abweichung vom Erwarteten bzw. Geplanten.

Das Ziel des Risikomanagements besteht darin, die wesentlichen und bestandsgefährdenden Risiken systematisch zu erfassen und zu steuern. Vor diesem Hintergrund wurden organisatorische Regelungen erlassen und Instrumente implementiert, die eine frühestmögliche Erkennung risikobehafteter Entwicklungen gewährleisten sollen. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist eine ausgeprägte Risikokultur in allen Bereichen des Unternehmens.

Das Ziel der Risikosteuerung ist die aktive Beeinflussung der ermittelten Risiken, für die Handlungsbedarf bzw. die Möglichkeit der aktiven Verfolgung festgestellt wurde. Die Optionen hierbei reichen von „Risiken vermeiden“ bis hin zu „Risiken selbst tragen“. Alle organisatorischen Regelungen, Instrumente und Prozesse sind im Risiko-Chancen-Handbuch der HOCHBAHN beschrieben. Das Handbuch steht allen am Prozess beteiligten Personen zur Verfügung.

Im Vergleich zu vorherigen Inventuren ergab die 25. Risikoinventur vom 15. November 2011 keine weiter gehenden Veränderungen. Bei den wesentlichen Risiken ergaben sich keine Änderungen im Hinblick auf ihre Bedeutung für die künftige Entwicklung des Unternehmens. Folgende Risiken haben eine hohe Bedeutung:

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

Die in der Vergangenheit durchgeführten Anhebungen des HVV-Tarifs bzw. die Anpassungen der Tarifstruktur stellten im Vergleich zur Kostenentwicklung ein wesentliches Risiko dar, da die tatsächlichen Kostensteigerungen, insbesondere bei den Produktionsfaktoren Personal, Strom und Diesel, in der Regel über diesen Anhebungen lagen. Eine Nichtberücksichtigung des tatsächlichen Kostenanstiegs würde zu einem weiteren Anstieg des Defizits führen.

- **Reduzierung der Investitionszuschüsse für die Infrastrukturerhaltung und -erneuerung**

Für die Abwicklung der seit dem 1. Januar 2007 neu geregelten ehemaligen GVFG-Landesmittel (neu: Entflechtungsmittel) existiert in Hamburg noch keine abschließende Regelung. Während die Investitionszuschüsse der FHH für das Bestandsnetz im langjährigen Durchschnitt bis zu 20,0 Mio. € betragen haben, führte die noch fehlende Regelung zu großen Schwankungen bei den Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz, besonders in den Jahren 2008 bis 2010. Mittelfristig wird von niedrigeren Investitionszuschüssen im Vergleich zum langjährigen Durchschnitt ausgegangen. Aufgrund dieser rückläufigen Zuschüsse werden die Kapitalkosten (AfA und Zinsen) ansteigen, da erhebliche laufende Investitionen erforderlich sind, um den sicheren und betriebsfähigen Erhalt des Bestandsnetzes zu gewährleisten. Ein Wegfall der Zuschüsse wird mittelfristig zu einem deutlichen Anstieg der Kapitalkosten führen.

- **Reduzierung von Ertragszuschüssen**

Eine mögliche Reduzierung der Ertragszuschüsse nach § 45a PBefG (Ausgleichsleistung für den rabattierten Ausbildungsverkehr) und § 148 SGB IX (Ausgleichsleistung aus der unentgeltlichen Beförderung von Schwerbehinderten) infolge der allgemeinen angespannten Haushaltslage der öffentlichen Kassen würde zu einem Anstieg des Fehlbetrages führen.

- **Eigenkapitalausstattung**

Die laufenden Investitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen in Verbindung mit neuen Leistungsangeboten führen zu einer Reduzierung der Eigenkapitalquote und damit zu einem Anstieg des Fremdkapitals. Infolge dieser Entwicklung ist mittelfristig auch hier von höheren Kapitalkosten auszugehen, die wiederum zu einer Erhöhung des Defizits beitragen. Kurzfristig sind keine negativen Auswirkungen auf das Ergebnis zu erwarten.

- **Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal – Fachpersonal (insbesondere technische Spezialisten)**

Der demografische Wandel sowie ein sich verengender Arbeitsmarkt führen unter den gegebenen tariflichen Bedingungen mittel- bis langfristig zu Einschränkungen bei der Verfügbarkeit von Personal. Insbesondere die tariflichen Rahmenbedingungen können hemmend wirken und die Rekrutierung technischer Spezialisten erschweren. Produktivitätszuwächse aufgrund des allgemeinen technischen Fortschritts sowie eine stetig ansteigende Frauenerwerbsquote können sich hingegen positiv auswirken und Chancen beim demografischen Wandel bedeuten. Die weitere Entwicklung wird beobachtet, gegebenenfalls erfolgen Anpassungen im Personalmarketing.

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

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

Mit einzelnen US-Leasinggebern ist vertraglich vereinbart worden, 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 gegebenenfalls zusätzliche Sicherheiten zu stellen.

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

Busbetriebshöfe

In den kommenden Jahren liegt der Schwerpunkt darauf, Abstellkapazitäten für Busse zu erweitern und Busbetriebshöfe zu erneuern. Hierbei handelt es sich um komplette Neubauten sowohl an neuen Standorten als auch am vorhandenen Standort Langenfelde. Der bestehende Betriebshof Langenfelde muss aus unterschiedlichen Gründen durch einen Neubau ersetzt werden:

- Erhaltungszustand der baulichen Infrastruktur
- Ungünstige Lage der Gebäude auf dem Gelände
- Erforderliche Kapazitätserweiterung
- Optimierung der Instandhaltungsprozesse (Anpassung an veränderte Fahrzeugtypen und Antriebstechnologien)

Nach Abschluss der Planungen ist der Baubeginn in Langenfelde für Frühjahr 2012 vorgesehen. Der unter „laufendem Betrieb“ neu zu errichtende Betriebshof soll 2014 fertiggestellt sein.

Bei den anderen beiden Bauvorhaben handelt es sich um Neubauten an neuen Standorten. Während der Standort Harburg II an der Hannoverschen Straße den bestehenden Betriebshof Harburg ergänzt und entlastet, wird der Betriebshof Billbrookdeich den vorhandenen Betriebshof des Busunternehmens JASPER am Mühlendamm vollständig ersetzen.

Der Betriebshof Harburg II dient ausschließlich dem Abstellen von Fahrzeugen und deren täglicher Pflege (Waschen, Tanken, Kleininstandsetzungen etc.), eine komplette Werkstatt erhält der Betriebshof nicht. Der Neubau ist vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Kapazitätsengpässe am Standort Harburg alternativlos. Die Fertigstellung des Betriebshofes Harburg II ist für 2014 geplant.

Obwohl der Betriebshof Billbrookdeich künftig durch JASPER genutzt werden wird, erfolgt der Neubau durch die Hamburger Hochbahn AG. Der Betriebshof wird nach Fertigstellung an JASPER vermietet. Im Gegenzug gibt JASPER den bisher von Dritten angemieteten und hinsichtlich der baulichen Substanz und Enge problematisch gewordenen Betriebshof am Mühlendamm auf; zudem läuft hier der zeitlich begrenzte Mietvertrag aus. In 2012 wird im Wesentlichen die Planung des Vorhabens im Vordergrund stehen, die Bauaktivitäten müssen rechtzeitig zum Ablauf des Mietvertrages für den bisherigen Standort Mühlendamm in 2014 abgeschlossen sein.

Busbeschleunigung

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg verfolgt das Ziel, aufgrund der in den letzten Jahren deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen das Bussystem in Hamburg zu einem hochmodernen und leistungsfähigen Busverkehrssystem weiterzuentwickeln. Neben anderen Mitwirkenden (z. B. LSBG, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) ist die Hamburger Hochbahn AG wesentlich an dem Projekt beteiligt. Unter dem Begriff „Busbeschleunigung“ sind kurz- und mittelfristig umzusetzende Aktivitäten am Fahrweg und an den Haltestellen zusammengefasst. Ziel ist, eine deutlich gesteigerte Leistungsfähigkeit auf den bereits heute hoch belasteten MetroBus-Linien zu erreichen sowie gleichzeitig die Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu erhöhen. Das Spektrum möglicher Maßnahmen umfasst dabei folgende Punkte:

- Möglichst durchgehende Bevorrechtigung der Busse an den Lichtsignalanlagen
- Umbau von Knotenbereichen (Straßenkreuzungen)
- Anlage von zusätzlichen Busfahrstreifen
- Anpassung unzureichender Haltestellen (Lage, Bauform, Bordsteinhöhe, Ausstattung)
- Neuordnung des Straßenraums
- Konsequentes Vorgehen gegen Parken in zweiter Reihe

Auf diese Weise sollen sich insbesondere die Reisezeiten verkürzen und eine zuverlässigere Fahrplaneinhaltung erreicht werden. Denn dies sind zwingende Voraussetzungen dafür, dass sich künftig weiterhin zu erwartende steigende Fahrgastzahlen mittels Kapazitätsausweitung durch Taktverdichtungen auffangen lassen. Neben der weiteren Planung werden in 2012 auch bereits erste Umsetzungen angestrebt. Insgesamt ist eine Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen auf den Linien 5, 6, 7, 20, 25 (HOCHBAHN) und 2, 3 (PVG) bis 2016 vorgesehen. Danach folgen weitere Linien.

Linienneubau U4

Die neue U-Bahn-Linie U4 wird die HafenCity mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbinden. Die Bauarbeiten im Rahmen des Linienneubaus befinden sich in der Abschlussphase, so dass aus derzeitiger Sicht im Herbst 2012 der Betrieb aufgenommen werden kann. Bereits abgeschlossen sind die Tunnelbauarbeiten der 3,4 km langen Strecke mit den zwei Haltestellen HafenCity und HafenCity Universität, daher werden in 2012 die weiteren Ausrüstungsarbeiten der Strecke sowie der Haltestellen mit den technischen Anlagen und Systemen im Vordergrund stehen. Die U4 wird ausgehend von der HafenCity an der Haltestelle Jungfernstieg in das bestehende U-Bahn-Netz der Hamburger Hochbahn AG integriert und bedient ab dort parallel zur Linie U2 den Streckenabschnitt bis Billstedt. Die Linie U4 wird zunächst in einem 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit betrieben. Eine Verdichtung des Taktes erfolgt entsprechend der Entwicklung der Fahrgastzahlen, die wiederum vom Baufortschritt an der Oberfläche der HafenCity mit der dort geplanten gemischten Bebauung von Wohn- und Geschäftsgebäuden abhängt. Problematisch gestaltet sich für die U4 die nur schleppende Entwicklung bzw. Fertigstellung des Überseequartiers durch den Investor. Die vollständige Fertigstellung des Quartiers wird sich voraussichtlich bis in das Jahr 2014 hinauszögern, was zunächst zu deutlich geringeren Fahrgastzahlen für die U4 in den ersten beiden Betriebsjahren führen wird. Gleiches gilt für den Bereich der Haltestelle HafenCity Universität. Hier ist frühestens im Herbst 2013 mit einer Fertigstellung des Universitätsbaus zu rechnen.

Linienverlängerung U4

Parallel zur Planung der Betriebsaufnahme wird auch die Verlängerung der U4 vorangetrieben. Diese ist vor dem Hintergrund der geplanten Bebauung der „östlichen HafenCity“ erforderlich und beinhaltet nach derzeitigem Stand eine zusätzliche Haltestelle an den Elbbrücken. Im Anschluss an die bereits im Bau befindliche Haltestelle HafenCity Universität ist eine Streckenverlängerung um 1,3 km bis hin zu den Elbbrücken vorgesehen. Ausgehend von der Tunnelhaltestelle HafenCity Universität ist geplant, dass der erste Streckenabschnitt von ca. 800 Meter Länge als Tunnelstrecke errichtet wird. Der folgende zweite Streckenabschnitt von ca. 500 Meter Länge wird dann aus einem Tunnel-/Trogbauwerk sowie aus Damm- und Brückenbauwerken bestehen, so dass die als oberirdisch geplante Haltestelle an den Elbbrücken erreicht wird. Die Planung berücksichtigt dort optional die Möglichkeit einer Umsteigebeziehung zur S-Bahn (S3, Harburger Linie).

In 2012 werden die Planungsarbeiten fortgesetzt, die standardisierte Bewertung durchgeführt sowie die GVFG-Förderanträge generiert und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Eine Betriebsaufnahme ist frühestens Ende 2017/18 vorgesehen.

U-Bahn-Fahrzeug DT5

Das erste Fahrzeug der Vorserie, die sieben Fahrzeuge umfasst, wurde im Spätherbst 2011 in Hamburg angeliefert. Nach den ersten Sichtprüfungen wurde das Fahrzeug am 28. Januar 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt. An dem noch nicht genutzten U4-Bahnsteig der Haltestelle Jungfernstieg hatten interessierte Fahrgäste an diesem Tag zum ersten Mal die Gelegenheit, das neue Fahrzeug zu besichtigen. Ein Einsatz im Fahrgastverkehr kann erst erfolgen, wenn das Fahrzeug durch die TAB (Technische Aufsichtsbehörde) abgenommen und die damit verbundene Betriebserlaubnis erteilt wurde. Zur Vorbereitung wird das Fahrzeug im Streckennetz der Hamburger Hochbahn AG verschiedenen Tests unterzogen. Auf dem Prüfstand stehen dabei nicht nur die einzelnen Fahrzeugkomponenten selbst, sondern auch deren Wechselwirkungen mit den installierten Systemen der Hamburger Hochbahn AG (z. B. Zugsicherungssystem, Kommunikationsverbindung zwischen Leitstelle und Fahrzeug, Integration des Fahrzeugs in das betriebliche Leitsystem). Mit einem Einsatz im Fahrgastverkehr wird weiterhin im Sommer 2012 gerechnet.

Parallel zu diesen Inbetriebnahmearbeiten werden in 2012 weitere DT5-Fahrzeuge bei der Hamburger Hochbahn AG angeliefert und analog der TAB-Abnahme zugeführt werden. Ziel ist, dass die Betriebseröffnung der U4 im Herbst 2012 mit DT5-Fahrzeugen erfolgt.

Im aktiven Produktionsprozess der Lieferanten befinden sich zwischenzeitlich die ersten Fahrzeuge des ersten Hauptloses, welches insgesamt 20 Fahrzeuge umfasst. Somit ist auch in den Folgeperioden mit einer kontinuierlichen Anlieferung von Neufahrzeugen zu rechnen, um sukzessive die Altfahrzeuge des Typs DT3 aus den Jahren 1968–1971 ausmustern zu können. Diese haben dann mit einem betrieblichen Einsatz von deutlich über 40 Jahren das Ende ihrer Lebensdauer erreicht.

Voraussichtliche künftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

In der Erfolgsplanung 2012 erwartet die HOCHBAHN ein Defizit von 63,8 Mio. € bei einem Kostendeckungsgrad von 87,8 %. Die Defiziterhöhung im Vergleich zum Geschäftsjahr 2011 resultiert überwiegend aus Sondereffekten. Eine strukturelle Ergebnisverschlechterung im Vergleich zum Vorjahr kann voraussichtlich trotz quantitativer und qualitativer Leistungsausweitungen vermieden werden. Es ist geplant, höhere Kosten im Zuge von Leistungsausweitungen, insbesondere durch die Betriebsaufnahme der U-Bahn-Linie U4, durch gleichzeitige Kostenreduzierungen in allen Unternehmensbereichen zu kompensieren.

Im Jahr 2013 erwartet die HOCHBAHN ein Ergebnis in ähnlicher Größenordnung wie in 2012.

JAHRESABSCHLUSS

56	BILANZ
57	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
58	ANLAGENSPIEGEL
60	ANHANG
63	Bilanzerläuterungen
67	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
70	Sonstige Angaben
75	Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2011
76	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2011

AKTIVA

in T€	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		4.493	4.932
II. Sachanlagen		475.268	501.183
III. Finanzanlagen		142.295	142.283
		622.056	648.398
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(1)	13.388	11.214
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	91.197	85.391
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		3.457	3.651
		108.042	100.256
C. Rechnungsabgrenzungsposten		147	219
		730.245	748.873

PASSIVA

in T€	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(3)+(4)	88.938	88.938
II. Kapitalrücklage	(4)	48.050	48.050
III. Gewinnrücklagen	(4)	5.446	5.446
		142.434	142.434
B. Rückstellungen	(5)	200.800	203.969
C. Verbindlichkeiten	(6)	376.319	390.270
D. Rechnungsabgrenzungsposten		10.692	12.200
		730.245	748.873

Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

in T€	Anhang	2011	2010
1. Umsatzerlöse	(7)	391.084	367.360
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		13.059	13.645
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	44.556	52.862
4. Gesamtleistung		448.699	433.867
5. Materialaufwand	(9)	-193.559	-187.436
6. Personalaufwand	(10)	-207.355	-195.637
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	-59.571	-58.807
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-32.166	-32.831
9. Beteiligungsergebnis	(13)	8.308	8.902
10. Zinsergebnis	(14)	-18.466	-18.677
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-54.110	-50.619
12. Außerordentliche Aufwendungen/ Außerordentliches Ergebnis	(15)	-1.080	-5.860
13. Sonstige Steuern		-372	-154
14. Erträge aus Verlustübernahme		55.562	56.633
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0	0

Anlagenspiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT

in T€	AHK Stand am 01.01.2011	Zugänge
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	31.233	720
2. Geleistete Anzahlungen	1.010	1.262
	32.243	1.982
II. Sachanlagen		
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	40.106	4.820
b) Bauten auf fremden Grundstücken		
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	163.047	3.562
bb) Übrige Bauten	71.893	1.082
	275.046	9.464
2. a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	356.161	8.522
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	552.432	10.006
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	59.353	1.650
	967.946	20.178
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	75.466	5.250
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	40.360	7.334
	1.358.818	42.226
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	129.063	–
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.150	62
3. Beteiligungen	1.392	–
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	1.875	500
5. Sonstige Ausleihungen	7.803	–
	142.283	562
Summe	1.533.344	44.770

Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen (kumuliert)	Buchwerte 31.12.2011	Buchwerte 31.12.2010	Abschreibungen 2011
929	221	28.644	2.601	3.922	2.261
174	-206	-	1.892	1.010	-
1.103	15	28.644	4.493	4.932	2.261
48	38	28.860	16.056	11.882	684
1.981	922	132.052	33.498	33.861	3.955
1.049	973	51.012	21.887	21.768	1.893
3.078	1.933	211.924	71.441	67.511	6.532
4.828	7.309	271.854	95.310	91.297	10.848
3.701	-	313.123	245.614	264.991	28.535
100	554	44.448	17.009	17.443	2.635
8.629	7.863	629.425	357.933	373.731	42.018
2.614	2.356	60.578	19.880	19.581	7.302
9.513	-12.167	-	26.014	40.360	1.458
23.834	-15	901.927	475.268	501.183	57.310
-	-	-	129.063	129.063	-
199	-	-	2.013	2.150	-
351	-	-	1.041	1.392	-
-	-	-	2.375	1.875	-
-	-	-	7.803	7.803	-
550	-	-	142.295	142.283	-
25.487	-	-	622.056	648.398	59.571

Anhang

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2011

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2011 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten. Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft 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 von eigenen Erfahrungssätzen und Richtsätzen der für öffentliche Verkehrsbetriebe ermittelten betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Für Wirtschaftsgüter, die nach dem 30. Juni 1997 angeschafft oder hergestellt worden sind, wurde – mit Ausnahme von U-Bahn-Fahrzeugen und Omnibussen – grundsätzlich die vom Bundesminister für Finanzen ab 1. Juli 1997 herausgegebene

AfA-Tabelle „Personen- und Güterbeförderung (im Straßen- und Schienenverkehr)“ in Verbindung mit der ab 1. Januar 2001 gültigen AfA-Tabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter, unter Berücksichtigung der jeweiligen wirtschaftlichen Nutzungsdauer, angewandt.

Die ab 1. Januar 2008 angeschafften Wirtschaftsgüter werden ausschließlich linear abgeschrieben. Vor dem 1. Januar 2008 angeschaffte Wirtschaftsgüter werden, mit Ausnahme der immateriellen Vermögensgegenstände, der Gebäude, der Fernsehanlagen, der U-Bahn-Fahrzeuge DT4 und der Omnibusse, degressiv abgeschrieben. Die steuerrechtlichen Regelungen nach § 7 Abs. 3 EStG a.F. werden insoweit in Anspruch genommen.

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

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten bis 150,- €, die selbstständig nutzbar sind, werden in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt.

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

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

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

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

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

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Methode (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von elf Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 4,93 % p.a. (Vorjahr: 5,15 % p.a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,70 % p.a., der erwartete Rententrend mit 2,45 % p.a. berücksichtigt. Es wurde von dem Wahlrecht nach Artikel 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB Gebrauch gemacht, den Zuführungsbetrag aus der geänderten Bewertung aufgrund des BilMoG auf 15 Jahre gleichmäßig zu verteilen. Zum 31. Dezember 2011 ergeben sich hieraus bei den Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen Fehlbeträge von 6.650 T€ für laufende Pensionen und 5.026 T€ für Anwartschaften.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,70 % p.a. berücksichtigt. Für die übrigen Preis- und Kostensteigerungen wurden 1,50 % p.a. angesetzt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen zwischen 3,82 % p.a. (Vorjahr: 3,75 % p.a.) und 5,14 % p.a. (Vorjahr: 5,15 % p.a.) abgezinst. In den sonstigen Rückstellungen sind auch Rückstellungen nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. enthalten. Es ist von dem Wahlrecht nach Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB Gebrauch gemacht worden, diese Rückstellungen beizubehalten.

Die Verbindlichkeiten werden mit deren Erfüllungsbetrag bewertet.

Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs zum Bilanzstichtag auf Euro umgerechnet.

BILANZERLÄUTERUNGEN

(1) Vorräte

in T€	2011	2010
Hilfs- und Betriebsstoffe	13.029	10.669
Waren	359	545
	13.388	11.214

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2011	2010
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.481	5.197
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	26.217	24.952
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.024)	(– 1.253)
davon aus sonstigen Forderungen	(25.193)	(26.205)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.773	1.756
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.773)	(1.756)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	40.571	38.217
davon aus Lieferungen und Leistungen	(35.121)	(37.347)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen/Verbindlichkeiten	(5.450)	(870)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	15.155	15.269
Summe	91.197	85.391

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind 51 T€ (Vorjahr: 0 T€) mit einer Restlaufzeit über einem Jahr enthalten.

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2011 € 88.938.200,00 und teilt sich wie folgt auf:

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

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

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

(4) Eigenkapitalspiegel

in T€	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Eigenkapital
Stand zum 01.01.2011 / Stand zum 31.12.2011	88.938	48.050	5.446	142.434

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

(5) Rückstellungen

in T€	2011	2010
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	38.637	35.542
Sonstige Rückstellungen	162.163	168.427
	200.800	203.969

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen der HOCHBAHN enthalten u.a. auch Verpflichtungen zur Gewährung kostenfreier Pensionärsfahrkarten und verbilligter Ehegattenfahrkarten gegenüber Leistungsanwärtern, die nach dem 1. Januar 1987 entstanden sind. Für Verpflichtungen gegenüber Leistungsempfängern und Anwärtern, die ihre Ansprüche vor dem 1. Januar 1987 erworben haben, besteht ein Fehlbetrag für laufende Pensionen von 21.716 T€ sowie für Anwartschaften von 8.263 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von rd. € 112 Mio. (Pflichtrückstellung gemäß § 249 Abs. 1 HGB) enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für Vergütungsnachzahlungen an Mitarbeiter, künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen gemäß § 249 Abs. 1 Nr. 1 HGB, ungewisse Verbindlichkeiten, Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen Auflagen, Prozessrisiken und für ausstehende Rechnungen sowie Rückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB a.F., die nach Artikel 67 Abs. 3 EGHGB beibehalten wurden.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	2011			2010		
	insges.	davon Restlaufzeit		insges.	davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	299.143 ¹⁾	26.098	164.858	318.336 ¹⁾	21.883	193.220
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.195	23.195	0	24.671	24.671	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	26.878	26.878	0	29.058	29.058	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(7.134)	(7.134)	(0)	(-916)	(-916)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(19.744)	(19.744)	(0)	(29.974)	(29.974)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.976	1.976	0	596	596	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.976)	(1.976)	(0)	(465)	(465)	(0)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen/ Verbindlichkeiten	(0)	(0)	(0)	(131)	(131)	(0)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	25.127	25.127	0	17.609	17.609	0
davon aus Steuern	(2.463)	(2.463)	(0)	(2.416)	(2.416)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.133)	(1.133)	(0)	(1.106)	(1.106)	(0)
Summe	376.319	103.274	164.858	390.270	93.817	193.220

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(7) Umsatzerlöse

in T€	2011	2010
Personennahverkehr ¹⁾	352.440	328.851
Vermietung und Verpachtung (einschl. Vermietung von Werbeflächen)	13.624	13.510
Sonstiges	25.020	24.999
	391.084	367.360
davon aperiodisch ²⁾	9.445	4.069

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 2010 und 2011 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 8.965 T€), die z. T. aufgrund vorläufiger Bescheide vereinnahmt wurden.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2011	2010
Sonstige betriebliche Erträge	44.556	52.862
davon aperiodisch (im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens, aus Cross-Border-Lease-Transaktionen sowie Kostenerstattungen für frühere Jahre)	6.663	12.703

(9) Materialaufwand

in T€	2011	2010
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	52.230	50.531
Aufwendungen für bezogene Leistungen	141.329	136.905
	193.559	187.436

(10) Personalaufwand

in T€	2011	2010
Löhne und Gehälter	168.616	160.043
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	38.739	35.594
	207.355	195.637
davon für Altersversorgung	5.776	4.333
davon aperiodisch (im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Zuführung zur Wettbewerbsrückstellung)	18.413	12.357

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 2011 2.497 T€.

(11) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr wie folgt vorgenommen:

in T€	2011	2010
Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB	1.458	875

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von 926 T€.

(13) Beteiligungsergebnis

in T€	2011	2010
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5.479	5.102
Erträge aus Beteiligungen	2.829	3.800
davon aus verbundenen Unternehmen	(2.817)	(3.789)
	8.308	8.902

(14) Zinsergebnis

in T€	2011	2010
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	752	140
davon aus verbundenen Unternehmen	(745)	(127)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	997	660
davon aus verbundenen Unternehmen	(385)	(335)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 20.215	- 19.477
davon an verbundene Unternehmen	(- 196)	(- 387)
davon aus Aufzinsungen	(- 7.336)	(- 7.190)
	- 18.466	- 18.677

(15) Außerordentliches Ergebnis

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

SONSTIGE ANGABEN

(16) Abschlussprüferhonorare

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2011	2010
Abschlussprüfungsleistungen	88	88
Andere Bestätigungsleistungen	27	20
Sonstige Leistungen	24	26
	139	134

Von den in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für andere Bestätigungsleistungen und sonstige Leistungen wurden im Geschäftsjahr 3 T€ aufgelöst.

(17) Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

Cross-Border-Lease-Verträge

Allgemeines, Art und Zweck

Im Zusammenhang mit dem Abschluss von drei 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 276.387 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 2011 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen 10.686 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 gegebenenfalls zusätzliche Sicherheiten zu stellen.

Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurden zwei Darlehen in NZD (96.788 T€) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus gegebenenfalls entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrag- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der Mark-to-Market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt +6.741 T€. Bei den nach § 254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch, so dass sich hieraus keine Risiken für die HOCHBAHN ergeben.

(18) Haftungsverhältnisse

Verbindlichkeiten aus Bürgschaften 11.451 T€.

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

(19) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 233.767 T€. Hierin sind 2.072 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(20) Angaben zu den Arbeitnehmern

	2011	2010
Betrieb und Infrastruktur	3.507	3.490
Unternehmenssteuerung, Vertrieb und Zentrale Dienstleistungen	437	425
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	392	421
	4.336	4.336
Auszubildende	115	107

(21) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die im Geschäftsjahr 2011 an die Mitglieder des Aufsichtsrats gezahlten Sitzungsgelder betragen 13 T€. Die Gesamtbezüge des Vorstands beliefen sich auf 1.172 T€ (davon variabel 328 T€). Für Pensionsverpflichtungen gegenüber ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt 3.499 T€ zurückgestellt worden. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2011 419 T€ gezahlt.

(22) Organe der Gesellschaft

Mitglieder des Aufsichtsrats

Frank Horch, Hamburg

Vorsitzender, Senator,
Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation (FHH),
seit 6. Mai 2011

Dietmar Stretz*, Hamburg

Stellvertretender Vorsitzender,
Fachbereichsleiter Verkehr, ver.di

Dr. Horst-Michael Pelikahn, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Wissenschaft und
Forschung (FHH)

Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg

Senatsdirektorin, Finanzbehörde (FHH)

Ludwig Görtz, Hamburg

Geschäftsführer,
Schuhhaus Ludwig Görtz GmbH

Andreas Rieckhof, Hamburg

Staatsrat,
Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation (FHH),
seit 6. Mai 2011

Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Hamburg

Geschäftsführer HGV

Dr. Andreas Mattner, Hamburg

Geschäftsführer, ECE
Projektmanagement GmbH & Co. KG

Dr. Martin Willich, Hamburg

Vorsitzender der Geschäftsführung,
Studio Hamburg GmbH

Max Leininger*, Hamburg

Gewerkschaftssekretär, ver.di

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Karin Fritsche*, Hamburg

Bereichsleiterin,
TEREG Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, Hamburg

Abteilungsleiter Umweltschutz,
Arbeitssicherheit und Brandschutz,
Datenschutzbeauftragter der HOCHBAHN

Fred Warwas*, Hamburg

Fachbereichsleiter Technische Dienstleis-
tungen, TEREG Gebäudedienste GmbH

Hans-Jürgen Wendland*, Hamburg

Betriebsratsvorsitzender der HOCHBAHN

Wolfgang Zwickert*, Hamburg

Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender
der HOCHBAHN

**Ausgeschiedene Mitglieder
des Aufsichtsrats**

zum 6. Mai 2011:

Dr. Herlind Gundelach, Hamburg

Vorsitzende, Senatorin a. D., Behörde
für Stadtentwicklung und Umwelt (FHH)

Dr. Manfred Jäger, Hamburg

Staatsrat a. D.,
Behörde für Stadtentwicklung
und Umwelt (FHH)

* Vertreter der Arbeitnehmer

Vorstand

Günter Elste, Vorsitzender
Ressort Unternehmenssteuerung

Ulrike Riedel
Ressort Personal & Zentrale Dienstleistungen

Ulrich Sieg
Ressort Betrieb & Infrastruktur

Helmut König
Ressort Finanzen

(23) Name und Sitz des Mutterunternehmens

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

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

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

A Alleinige Anteilseignerin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

(24) Jahresergebnis

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

Hamburg, 29. März 2012

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



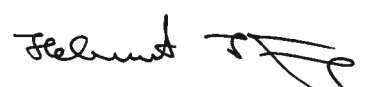
Günter Elste



Ulrike Riedel



Ulrich Sieg



Helmut König

**ANTEILSBESITZ DER HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
ZUM 31. DEZEMBER 2011¹⁾**

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital	Beteiligung		Ergebnis 2011 T€	Beherrschungs- und Gewinnab- führungsvertrag
	T€	Name	%		
BeNEX GmbH, Hamburg	58.357	HOCHBAHN	51,0	644	–
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	8	–
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungs- gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	2.459	–
Friedrich Jasper Rund- und Gesell- schaftsfahrten GmbH, Hamburg	4.163	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	133	HOCHBAHN	100,0	5	–
SBG Süderelbe Bus GmbH, Hamburg	2.000	HOCHBAHN	100,0	0	ja
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	56,0	0	ja

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 2011 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 Buchführung, 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, 30. März 2012

RBS RoeverBroennerSusat GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

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

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2011 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 und einen Verkehrsausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2011 haben der Aufsichtsrat insgesamt sieben Sitzungen (davon zwei Sondersitzungen zu ausgewählten Themen des Unternehmens), der Finanzausschuss insgesamt vier Sitzungen (davon zwei Sondersitzungen im Zusammenhang mit finanzwirtschaftlichen Themen) und der Verkehrsausschuss insgesamt fünf Sitzungen (davon drei Sondersitzungen im Zusammenhang mit Expansionsvorhaben) abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2011 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten RBS RoeverBroennerSusat GmbH & Co. KG, Hamburg, geprüft worden. Die Prüfung hat keine Beanstandungen ergeben. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde erteilt.

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

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


Der Aufsichtsrat dankt der am 6. Mai 2011 ausgeschiedenen Vorsitzenden Frau Dr. Herlind Gundelach für ihre engagierte und konstruktive Tätigkeit. An die Stelle von Frau Dr. Herlind Gundelach ist Herr Frank Horch am 6. Mai 2011 von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat und von diesem am 6. Mai 2011 zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt worden.

Des Weiteren dankt der Aufsichtsrat dem am 6. Mai 2011 ausgeschiedenen Mitglied Herrn Dr. Manfred Jäger für seine engagierte Tätigkeit in diesem Gremium. Für das ausgeschiedene Mitglied gehört seit dem 6. Mai 2011 Herr Andreas Rieckhof dem Aufsichtsrat an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2011 geleistete Arbeit.

Hamburg, 26. Juli 2012

Der Aufsichtsrat

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Horch', with a stylized flourish at the end.

Frank Horch
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2011 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):

- **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 in allen Fällen spätestens vier Wochen nach Beschlussdatum bei allen Aufsichtsratsmitgliedern vor.

Die Tochtergesellschaften der HOCHBAHN

Alster-Touristik GmbH (ATG)

Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)

HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)

BeNEX GmbH (BeNEX)

TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

haben im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2011 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

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

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

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

- **4.2.2 HCGK:**

„Mitglieder der Geschäftsführung sollen grundsätzlich im Wege von Auswahlverfahren zur Bestenauslese (Ausschreibung oder Suche 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 nachhaltigen Erfolg des Unternehmens gebundene Komponenten sowie auch Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter enthalten. Es sollen Vertragstantiemen in Form von Ziel- und Leistungsvereinbarungen abgeschlossen werden, die auch Regelungen zur Verbesserung des Klimaschutzes (Klima-Tantieme) enthalten. Hierbei sind Ziele und Zielerreichungsgrade eindeutig zu definieren und zu quantifizieren. Eine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele oder der Vergleichsparameter soll ausgeschlossen sein. Für außerordentliche, nicht vorhergesehene Entwicklungen soll eine Begrenzung der variablen Vergütung vereinbart werden. Der Anteil der Tantieme an der Gesamtvergütung soll 50% nicht überschreiten.“

Bei den Tochtergesellschaften 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 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 und HADAG lagen nicht spätestens vier Wochen nach Beschlussdatum bei allen Aufsichtsratsmitgliedern vor.

- **5.3.1 HCGK:**

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

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

• 5.3.2 HCGK:

„Der Aufsichtsrat größerer Unternehmen (Unternehmen, die gemäß § 267 (3) HGB als große Kapitalgesellschaften einzustufen wären) soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten oder einen Finanzausschuss beauftragen, der sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des internen Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems 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.

Hamburg, 24. April 2012

Hamburg, 10. April 2012

Günter Elste Vorstand
 Ulrike Riedel
 Ulrich Sieg
 Helmut König

Frank Horch
 Aufsichtsrat, Vorsitzender

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, BeNEX GmbH 49 % | Geschäftszweck: Betrieb von Schienenpersonennahverkehr in Bayern: Regensburger E-Netz inkl. Donautalbahn | Triebwagen: 26 | Mitarbeiter: 145



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: 47



BeNEX GmbH (www.benex.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, INPP Public Infrastructure Germany GmbH & Co. KG 49 % | Geschäftszweck: Leitung einer Unternehmensgruppe, die Verkehrsleistungen aller Art außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg erbringt, unabhängig ob schienen- oder straßengebunden, sowie der Kauf, das Halten und die Veräußerung solcher Beteiligungen in vorstehendem Tätigkeitsbereich inklusive aller damit einhergehenden Finanzierungs-, Vermittlungs-, Beratungs- und sonstigen Dienstleistungen (soweit diese nicht KWG-rechtlich genehmigungs- oder erlaubnispflichtig sind) | Mitarbeiter: 32



Fahrzeugtechnik
Handwerk • Innovation

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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Instandhaltung von Nutzfahrzeugen aller Art, technisches und kaufmännisches Flottenmanagement für die Busflotte der HOCHBAHN, Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen der U-Bahn, Entwicklung, Bau und Umbauten von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 267



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadtbusse: 109; Reisebusse: 5; angemietete Gelenkbusse: 9 | Mitarbeiter: 304



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: 22 | Mitarbeiter: 80



HanseCom (www.hansecom.com)

Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 26 %, Siemens AG 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



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 Beförderungsentgelts | Mitarbeiter: 342



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

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



HW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 24,9 %, DSM Deutsche Städte-Medien GmbH 75,1 % | Geschäftszweck: Aufbau, Bewirtschaftung, Vermietung von Werbeflächen auf Bahnhöfen, Vermarktung und Gestaltung der Werbung an und in Bussen und Bahnen | Mitarbeiter: 4



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, Betreuung und der Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie innovativer elektrischer Antriebs- und Versorgungssysteme in Hamburg | Mitarbeiter: 9



SBG Süderelbe Bus GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Bus-Linienverkehre im Auftrag der HOCHBAHN, Betrieb einer eigenkonzessionierten Linie im Landkreis Harburg | Stadtbusse: 50 | Mitarbeiter: 122



TEREK Gebäudedienste GmbH (www.terek.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56 %, Vattenfall Europe 44 % | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherheits- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1.664



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 Vertrieb und Verkehrswirtschaft
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG

Fotografie

Dirk Uhlenbrock
HOCHBAHN-Archiv
Wolfgang Huppertz
Marc-Oliver Schulz

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