



# HOCHBAHN

Unternehmensbericht 2012

# WEITER DENKEN!



WIE AUS VISION  
ZUKUNFT WIRD.



# INHALT

<b>06</b>	<b>DAS JAHR IM ÜBERBLICK</b>
<b>10</b>	<b>MANAGEMENT</b>
10	Prolog des Aufsichtsratsvorsitzenden
12	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden Günter Elste
14	Der Vorstand
<b>16</b>	<b>WEITER DENKEN!</b>
<b>32</b>	<b>LAGEBERICHT</b>
33	Geschäft und Rahmenbedingungen
47	Wirtschaftliche Lage
51	Risikobericht
53	Nachtragsbericht
53	Prognosebericht
<b>57</b>	<b>JAHRESABSCHLUSS</b>
58	Bilanz
59	Gewinn- und Verlustrechnung
60	Anlagenspiegel
62	Anhang
78	Bestätigungsvermerk
<b>80</b>	<b>WEITERE INFORMATIONEN</b>
80	Bericht des Aufsichtsrats
82	Entsprechenserklärung
86	Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften
	Impressum

Wer zu weitgesteckten Zielen aufbricht, braucht eine kraftvolle Vision. Um unsere mit dem Gesellschafter abgestimmte Strategie HOCHBAHN 2030 im Unternehmen zu verankern, haben wir deshalb zuerst die Begeisterung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Zukunft geweckt.

Das Jahr 2012 war der Auftakt unserer großen internen Zukunftskampagne. Dafür haben wir ein Motto gewählt, das wir als Leitspruch und Appell verstehen:

**HOCHBAHN 2030**  
**we!ter denken**

# HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2012	2011	2010
<b>Finanzinformationen (in Mio. €)</b>			
Umsatzerlöse	418,8	391,1	367,4
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGv	53,7	55,6	56,6
Kostendeckungsgrad (in %)	90,2	89,2	88,7
Anlagevermögen	646,1	622,1	648,4
Bilanzsumme	732,6	730,2	748,9
Bruttoinvestitionen	101,7	100,1	150,2
<b>Mitarbeiter</b>	4.551	4.455	4.447
<b>Busverkehr</b>			
Fahrgäste (in Mio.) <sup>1)</sup>	223	219,3	214,9
Personen-Kilometer (in Mio.)	693,5	682,5	668,7
Investitionen (in Mio. €)	22,6	21,3	25,3
Busse	728	723	709
Linien	111	112	113
Haltestellen	1.314	1.312	1.315
<b>Schienerverkehr</b>			
Fahrgäste (in Mio.) <sup>1)</sup>	210	199,3	195,1
Personen-Kilometer (in Mio.)	1.253,2	1.189,8	1.164,5
Investitionen (in Mio. €)	72,8	75,8	113,3
U-Bahn-Wagen	752	749	749
Linien	4	3	3
Haltestellen	91	89	89

<sup>1)</sup> 2012: vorläufige Zahlen.



# DIE HAMBURGER HOCHBAHN AG

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiertes und geführtes Unternehmen, das sich im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg befindet. Mit über 4500 engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und rund 1,2 Millionen Personenfahrten an Werktagen sind wir nicht nur größter Partner im Hamburger Verkehrsverbund (HVV), sondern auch das zweitgrößte Nahverkehrsunternehmen Deutschlands.

Die HOCHBAHN realisiert auf vier U-Bahn- und über 100 Buslinien hochwertige Verkehrsleistungen in Hamburg. Wir bieten den Menschen in der wachsenden Metropolregion umweltfreundliche und bequeme Mobilität. Als Arrangeur eines multimodalen Verkehrsangebotes will die HOCHBAHN künftig Bus und Bahn mit komplementären Mobilitätsangeboten vernetzen und so innerstädtische Mobilität ohne eigenen Pkw als neuen Standard etablieren.

Verlässlichkeit, Qualität und Wirtschaftlichkeit bilden die Basis unserer täglichen Arbeit. Nicht zuletzt deshalb zählt die HOCHBAHN zu den erfolgreichsten Nahverkehrsunternehmen Europas.



# DAS JAHR IM ÜBERBLICK

## MÄRZ

### **IM GESAMTEN HVV-GEBIET GILT: „EINSTIEG VORN“**

- 01** Nach einer erfolgreichen Testphase in Hamburg und Bergedorf heißt es nun im gesamten HVV-Gebiet: In Bussen bitte vorne einsteigen und die Fahrkarte vorzeigen. Erste Auswertungen der Maßnahme zeigen, dass sich so, wie erhofft, die Schwarzfahrerquote im Busverkehr deutlich senken lässt. Auch der Fahrgastfluss verbessert sich, weil ein- und aussteigende Fahrgäste sich nicht mehr gegenseitig behindern.

## APRIL

### **60 ZUSÄTZLICHE SICHERHEITSMITARBEITER**

- 02** Im Rahmen der im Sommer 2011 geschlossenen „Sicherheitspartnerschaft ÖPNV“ zur Steigerung der Fahrgastsicherheit wurden der HOCHBAHN vom Hamburger Senat zusätzliche Mittel zur Einstellung und Ausbildung von 60 weiteren Sicherheitskräften bereitgestellt. Seit dem 1. April sind die neuen Mitarbeiter im Dienst der HOCHBAHN. Das Tochterunternehmen HOCHBAHN-WACHE bildet die zusätzlichen Kräfte in einem sechsmonatigen Programm aus. Insgesamt verfügt die HOCHBAHN-WACHE jetzt über 280 Mitarbeiter im Sicherheitsdienst.

## JULI

### **HOCHBAHN STARTET MULTIMODALES VERKEHRSKONZEPT**

- 03** Zur Bilanzpressekonferenz gibt HOCHBAHN-Chef Günter Elste den Start eines Pilotprojekts zur Umsetzung eines zukunftsweisenden innerstädtischen Verkehrskonzeptes für Hamburg bekannt. Strategische Leitidee ist die Kombination der Vorzüge öffentlicher und individueller Verkehrsalternativen durch eine engere Verknüpfung von Bussen und Bahnen mit komplementären Mobilitätsangeboten. Mit den Partnern Europcar und car2go arrangiert die HOCHBAHN ein erstes Komplettpaket, das

HVV-Abonnenten zu attraktiven Konditionen angeboten wird. Im Frühjahr 2013 startet das Angebot unter anderem mit einer App zur spontanen und individuellen Verkehrsmittelwahl und -buchung.

### **DIALOG ÜBER SOCIAL-MEDIA-PLATTFORMEN**

- 04** Die HOCHBAHN informiert ab sofort auch über Facebook und Twitter rund um das Thema Nahverkehr in Hamburg. Unternehmensnachrichten sowie zeitnahe Hinweise auf Sperrungen und Betriebsunterbrechungen sind dort ebenso zu finden wie allgemeine Informationen, etwa zur Unternehmensgeschichte. Mit diesen schnellen und zeitgemäßen Dialogangeboten möchte die HOCHBAHN den direkten Kontakt mit wichtigen Zielgruppen ausweiten und intensivieren.

## AUGUST

### **GROSSPROJEKT WINTERHUDER BRÜCKEN TERMINGERECHT ABGESCHLOSSEN**

- 05** Auf der U3-Ringlinie schließt die HOCHBAHN ein Großprojekt mit sieben anspruchsvollen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen zügig und zuverlässig ab. Zwischen den Haltestellen Kellinghusenstraße und Barmbek wurden drei Brücken ausgetauscht, eine Brücke und ein Tunnel instandgesetzt sowie die Haltestellen Sierichstraße und Saarlandstraße saniert und modernisiert. Damit ist ein weiterer Teil des 100 Jahre alten U-Bahn-Systems fit auch für die kommenden Jahrzehnte.

### **ARRIEREFREIER AUSBAU GEHT ZÜGIG VORAN**

- 06** Nach dem Einbau von insgesamt drei Aufzügen ist auch die U-Bahn-Haltestelle Berliner Tor barrierefrei zugänglich. Im Februar waren bereits die Arbeiten zur Barrierefreiheit an der Haltestelle Kellinghusenstraße abgeschlossen worden. Insgesamt 20 weitere Haltestellen werden bis 2015 barrierefrei – im Vergleich zu früheren Jahren eine Verhundertfachung des Tempos. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg finanziert das Programm mit 32 Millionen Euro.



01



04



02



05



03



06





07



10



08



11



09



12



## SEPTEMBER

**HOCHBAHN ERHÄLT PREIS FÜR FÖRDERUNG  
ALTERNATIVER ANTRIEBE**

- 07** 2012 verleiht das Forum für Verkehr und Logistik e. V. zum ersten Mal den EBUS Award, den Umweltpreis für Busse im ÖPNV. Mit der Auszeichnung werden Unternehmen honoriert, die elektromobil denken und handeln. Zu den Preisträgern gehört auch die HOCHBAHN. Das Forum würdigt damit ihren Zukunftskurs hinsichtlich umweltfreundlicher und wirtschaftlicher Antriebe. Bereits seit 1999 setzt die HOCHBAHN Null-Emissionen-Brennstoffzellenbusse ein. Mittlerweile fährt schon die dritte Generation dieser zukunftsweisenden Busse durch Hamburg.

## OKTOBER

**FAHRZEUGPARADE ZUM  
100-JÄHRIGEN JUBILÄUM**

- 08** 1912 nahm die Hamburger U-Bahn ihren Betrieb auf. Zum runden Jubiläum veranstaltet die HOCHBAHN eine einzigartige Fahrzeugparade: Erstmals fahren alle U-Bahn-Generationen aus 100 Jahren auf der historischen U3-Ringlinie – vom T-Wagen aus dem Jahr 1912 bis hin zum nagelneuen DT5. Dieses Ereignis ist ein Dankeschön der HOCHBAHN an ihre Fahrgäste, die sie zu einem der erfolgreichsten ÖPNV-Unternehmen Deutschlands gemacht haben. Weit über 10 000 begeisterte Hamburgerinnen und Hamburger sind bei dem Event dabei und feiern das Traditionsunternehmen.

## NOVEMBER

**AUSZEICHNUNG FÜR NEUE  
BINNENHAFENBRÜCKE**

- 09** In einem technischen und logistischen Kraftakt hatte die HOCHBAHN 2010 das 100 Jahre alte Viadukt zwischen den Haltestellen Rödingsmarkt und Baumwall in nur fünf Monaten gegen eine neue Stahlbrücke ersetzt. Die neue Viaduktbrücke wird

nun als „vorbildliche, gewagte Rekonstruktion“ vom bauforumstahl mit dem Preis des Deutschen Stahlbaues 2012 ausgezeichnet.

**SCHIENE FREI FÜR DEN DT5**

- 10** Start des Fahrgastbetriebs: Seit dem 8. November können die Hamburgerinnen und Hamburger den hohen Komfort des neuen DT5 im wahrsten Sinne selbst erfahren. Das U-Bahn-Fahrzeug gehört zu den modernsten seiner Art und wird das Bild des ÖPNV in der Hansestadt prägen. Mit dem speziell für die Anforderungen des Hamburger U-Bahn-Systems konzipierten DT5 rüstet sich die HOCHBAHN für die Zukunft: Die neuen Fahrzeuge ermöglichen mehr Flexibilität für weitere Fahrgastzahlensteigerungen.

## DEZEMBER

**BUSANLAGE BARMBEK IN BETRIEB**

- 11** Mit umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen wird einer der größten und bedeutendsten Knotenpunkte im Hamburger Busverkehr – die Busanlage Barmbek – an zukünftige Ansprüche angepasst. Am 9. Dezember geht die Busanlage in Betrieb, die Fahrgäste gelangen nun bequem, barrierefrei und über kurze Wege zu den Schnellbahnen. Auch nach der Inbetriebnahme stehen noch weitere Arbeiten an. Sie sind Teil eines übergreifenden Projekts zur Sanierung des Bahnhofes und Bahnhofsumfeldes.

**U-BAHN-LINIE U4 FEIERLICH ERÖFFNET**

- 12** Nach rund fünf Jahren Bauzeit geht die neue U-Bahn-Linie U4 am 9. Dezember in den regulären Fahrplanbetrieb. Die HOCHBAHN blieb beim Bau sowohl im Zeit- als auch im Kostenrahmen. Nach der feierlichen Eröffnung am 28. November konnten alle Hamburger Bürgerinnen und Bürger die U4 im „Schnupperbetrieb“ kostenlos kennenlernen. Parallel laufen die Planungen zum Weiterbau der U4 bis zu den Elbbrücken auf Hochtouren, der schon im Jahr 2018 abgeschlossen werden soll.



# PROLOG DES AUF SICHTSRATSVORSITZENDEN



Frank Horch

Das Jahr 2012 steht für das Erreichen wichtiger Meilensteine für den öffentlichen Nahverkehr in der Metropolregion Hamburg. Dies gilt in besonderem Maße für die HOCHBAHN als das größte Unternehmen im Hamburger Verkehrsverbund. Die Rückschau auf 100 Jahre HOCHBAHN ist ein solcher Meilenstein und verdeutlicht, wie zukunftsgerichtet und nachhaltig das System aus U-Bahn und Bus die Mobilität der Menschen in Hamburg seit damals unterstützt.

Dies gilt heute mehr denn je, der öffentliche Nahverkehr in Hamburg erfreut sich seit Jahren stetig steigender Nachfrage. In 2012 sind zum siebten Mal in Folge neue Rekordwerte bei den Fahrgastzahlen erreicht worden. Mit den Bussen und Bahnen der HOCHBAHN sind annähernd 433 Millionen Fahrgäste gefahren, 12,0 Millionen mehr als 2011. Es ist höchst wünschenswert und auch zu erwarten, dass diese sehr positive Entwicklung in den nächsten Jahren anhält. Das Sicherstellen der Mobilität, aber insbesondere auch das Erreichen der Umweltziele sind sehr große Herausforderungen für die Stadt. Die immer stärkere Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist eine wesentliche Voraussetzung für die Zielerreichung.

Dazu bedarf es einer entsprechend ausweiteten Leistung und Infrastruktur. Mit der Fertigstellung und Betriebsaufnahme der U4 ist die Erschließung des neuen Quartiers Hafencity einen entscheidenden Schritt vorangekommen, der Weiterbau in die östliche Hafencity bis an die Elbbrücken ist die konsequente Umsetzung der Senatspolitik durch die HOCHBAHN und befindet sich bereits in der Planung. Die Inbetriebnahme der ersten neuen U-Bahn-Fahrzeuge vom Typ DT5 war ein weiteres Schlaglicht. Seitdem sind der hohe Komfort und das Raumgefühl des DT5 für die Fahrgäste im besten Sinne erfahrbar. Dies gilt auch für die neuen Antriebstechnologien beim Bus, bei deren Erprobung und Praxiseinsatz die HOCHBAHN eine Vorreiterrolle innehat.

Bei all den positiven Entwicklungen ist es im Lichte der erforderlichen Haushaltskonsolidierung besonders erfreulich, dass die HOCHBAHN ihr Unternehmensergebnis in 2012 erneut verbessert hat. Der Kostendeckungsgrad von erstmals über 90 Prozent setzt abermals einen Spitzenwert in der Branche.

Die HOCHBAHN wird mit hoher Kompetenz und der Zukunft im Blick eine wichtige Rolle bei der Lösung der verkehrspolitischen Herausforderungen im Einklang mit Ökologie und Ökonomie innehaben.



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

# VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



Günter Elste

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

hinter uns liegt ein besonderes Jahr: In unserem Jubiläumsjahr 2012 konnten wir nicht nur auf 100 Jahre HOCHBAHN-Geschichte zurückblicken, sondern in vielerlei Hinsicht auch die Zukunft einläuten. Der erste Abschnitt der neuen U-Bahn-Linie U4 wurde termingerecht fertiggestellt und in Betrieb genommen. Wir haben die neue U-Bahn-Fahrzeuggeneration DT5 auf die Schiene gebracht und geben damit einen Ausblick auf künftigen Fahrkomfort im städtischen Nahverkehr.

Bereits seit Jahren ist im ÖPNV eine steigende Nachfrage zu verzeichnen. Dass mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen, liegt nicht nur am Wirtschaftswachstum und an Einwohnerzuwächsen, sondern auch an dem immer attraktiveren Angebot, das wir den Hamburgerinnen und Hamburgern bieten. Umsteigen lohnt sich – das zeigt die stetig wachsende Nachfrage: Allein in den letzten vier Jahren stieg die Zahl unserer Fahrgäste insgesamt um über 10 Prozent. 2012 lag das Plus gegenüber dem Vorjahr sogar bei rund 3 Prozent.

Die HOCHBAHN ist in Bewegung – und das ist in Anbetracht der kommenden Herausforderungen auch wichtig und notwendig. Das erwartete Wachstum Hamburgs muss mit ambitionierten Umwelt- und Klimaschutzzielen genauso in Einklang gebracht werden

wie mit den allgemein steigenden Erwartungen an urbanes Leben. Die Menschen wollen auf ein umfangreiches, flexibles und individualisiertes Mobilitätsangebot zugreifen, und immer mehr von ihnen sind bereit, das eigene Auto stehen zu lassen oder vielleicht sogar ganz darauf zu verzichten, wenn das Angebot stimmt. Mit intelligent erweiterten Angeboten zur Erschließung neuer Quartiere, aber auch neuer Nutzergruppen erreichen wir eine große Hebelwirkung für die Gestaltung einer lebenswerten Zukunft in unserer Stadt.

Zu bewältigen sind die großen Aufgaben der Zukunft nur, wenn wir bereits heute Hamburgs Mobilität weiter denken und ihre langfristige Entwicklung schon jetzt in die richtigen Bahnen lenken. Das Jahr 2012 stand daher im Zeichen der Weiterentwicklung. Das Ergebnis ist die Strategie HOCHBAHN 2030. Mit der Identifikation sechs zentraler Handlungsfelder haben wir eine klare Ausrichtung für die nächsten gut anderthalb Jahrzehnte festgelegt. Auf den folgenden Seiten wird deutlich, wohin unsere Reise geht und warum ein solch langer Planungshorizont notwendig ist.

Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben bereits den Strategieentwicklungsprozess ideenreich mitgestaltet. In der Implementierungsphase wollen wir dieses interne Engagement auf eine noch breitere Basis stellen: Nur wenn jeder Einzelne seinen Beitrag kennt und leistet, werden wir unsere herausfordernden Ziele erreichen und HOCHBAHN 2030 mit Leben füllen können. Unser gemeinsamer Weg führt zur nachhaltigen Positionierung als leistungsstarker und effizient arbeitender Dienstleister und als Arrangeur komplementärer Mobilität, als Treiber für Umweltschutz und attraktiver Arbeitgeber.

Die Erwartungen an uns sind hoch. Mit großem Engagement und der gewohnten Verlässlichkeit wollen wir ihnen gerecht werden und unsere Erfolgsgeschichte weiterschreiben. Dabei setzen wir auf die traditionell gute Zusammenarbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, des Managements, der Arbeitnehmervertreter, des Aufsichtsrats sowie der Politik und Verwaltung. Im Namen des Vorstands bedanke ich mich herzlich für ihren Einsatz und ihr Vertrauen.

Ihr



Günter Elste  
Vorstandsvorsitzender

# DER VORSTAND







### **GÜNTER ELSTE**

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



### **ULRICH SIEG**

Ulrich Sieg ist seit 2009 stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG. Der Diplom-Ingenieur kennt das Unternehmen aus jahrzehntelanger eigener Erfahrung: Seit 1978 im Konzern, übernahm er ab 1980 bei der HOCHBAHN in unterschiedlichen Funktionen zunehmend Leitungsverantwortung. Seit 1999 leitet er das Vorstandsressort Schienenverkehr und Infrastruktur, das 2008 durch den Busbetrieb ergänzt wurde.



### **ULRIKE RIEDEL**

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



### **HELMUT KÖNIG**

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









20  
12



20  
30

# WEITER DENKEN!

Trends erkennen, Herausforderungen annehmen: Mit viel Weitsicht stellt die HOCHBAHN heute die Weichen für den künftigen Erfolg. Der Schlüssel dazu ist unsere Strategie HOCHBAHN 2030.

Der Weg von der Strategieentwicklung bis zu ihrer Implementierung beginnt in den Köpfen der Mitarbeiter. Nicht nur in Workshops, Strategie-Cafés und unternehmensweiten Veranstaltungen zu HOCHBAHN 2030, überall im Unternehmen steht die Zukunft auf der Agenda.

Mit unserer dialogischen Zukunftskampagne öffnen wir den Blick für die Handlungsfelder, die vor uns liegen – und schaffen Freiraum für neue Ideen.



20  
12







## MIT HAMBURG WACHSEN

Immer mehr Menschen und Unternehmen zieht es in die Metropolregion Hamburg. Die Stadt wird größer, lebendiger, vielfältiger. Neue Quartiere entstehen. Mit der Bevölkerungszahl wachsen auch die Ansprüche an das Leben in der Stadt und die urbane Mobilität. Eine exzellente ÖPNV-Anbindung und eine insgesamt verringerte Verkehrsbelastung werden zu Schlüsselfaktoren für Lebensqualität und wirtschaftlichen Fortschritt in Hamburg.

Die HOCHBAHN weitet nicht nur ihre Bus- und U-Bahn-Kapazitäten aus, etwa durch die neue Linie U4, sondern steigert auch die Attraktivität ihres Angebots erheblich. Indem wir die Menschen unserer Stadt zunehmend davon überzeugen, ihr Auto stehen zu lassen und die öffentlichen Verkehrsmittel zum Kern ihrer Mobilität zu machen, wollen wir einen wichtigen Grundstein für eine lebenswerte Zukunft legen. Die Steigerung der Fahrgastzahlen ist somit unser übergreifendes strategisches Ziel.



20  
12







## VERLÄSSLICH WIRTSCHAFTEN

Hohe Ziele, ehrgeizige Pläne – bei unserer auf Wachstum ausgelegten Strategie darf man eines nicht vergessen: Sie muss mit deutlich reduzierten öffentlichen Mitteln umgesetzt werden. Aufgrund der im Grundgesetz verankerten Schuldenbremse ab 2020 steht der Hamburger Haushalt unter hohem Konsolidierungsdruck. Für uns als traditionell starken Partner der Stadt heißt das, mit langfristig planbaren Investitionen Hamburgs wachsende Mobilitätsansprüche zu unterstützen und dabei unseren Kostendeckungsgrad stabil zu halten. Folglich müssen Angebotsausbau, erhöhte Komfortstandards, aber auch Kostenentwicklungen unserer Produktionsfaktoren vollständig durch Erlöse gedeckt werden. Dafür stehen wir gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg im Wort. Zur Einhaltung dieses Effizienzversprechens wird neben den Kosten auch unsere Erlösplanung weiter in den Mittelpunkt rücken. Durch aktive Förderung der Nachfrage und tarifliche Anpassungen wollen wir den Anteil der Nutzer an der Deckung unserer Kosten künftig deutlich steigern.



20  
12







## UMWELT UND RESSOURCEN SCHÜTZEN

Jeder, der Busse und Bahnen nutzt, leistet einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz. Schadstoffemission und Lärmbelastung sinken, wenn der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs wächst. Die enorme Hebelwirkung des ÖPNV für die Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele Hamburgs macht die HOCHBAHN zum Problemlöser und unerlässlichen Partner der städtischen Umweltpolitik. Wir wollen diese ökologische Verantwortung aktiv wahrnehmen und mit noch stärker auf die Kundenbedürfnisse ausgerichteten Angeboten immer mehr Umsteiger für umweltschonende Mobilität gewinnen.

Auf die Verknappung und Verteuerung nicht regenerativer Energien hat sich die HOCHBAHN schon frühzeitig eingestellt. Die Rückspeisung von Bremsenergie – im U-Bahn-Bereich schon lange Standard – hält auch im Busbereich der HOCHBAHN Einzug. Wir testen Fahrzeuge, die schon heute sinnvoll und wirtschaftlich CO<sub>2</sub> einsparen, und kooperieren mit verschiedenen Fahrzeugherstellern bei der Entwicklung innovativer Alternativkonzepte zur Marktreife. Ab 2020 wollen wir nur noch emissionsfreie Busse beschaffen – ein bedeutender Schritt zur Stärkung der Elektromobilität in Hamburg.



20  
12



HOCHBAHN







# ARBEITSWELTEN ATTRAKTIV GESTALTEN

Wer auf lange Sicht erfolgreich und wettbewerbsfähig bleiben will, muss sich frühzeitig auf die veränderten Rahmenbedingungen in der Arbeitswelt einstellen. Die sich wandelnden Anforderungen beziehen wir schon heute in die Personalarbeit ein, denn unser Team ist das Herz der HOCHBAHN. Wir wollen qualifizierte Fachkräfte für unser Unternehmen gewinnen und sie langfristig halten. Arbeitsplätze gestalten wir so, dass Mitarbeiter sich ihren Stärken entsprechend weiterentwickeln und die Balance zwischen Arbeit, Familie und Freizeit halten können. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels werden in Zukunft immer mehr ältere Menschen im Arbeitsleben stehen. Deshalb liegt ein weiterer Fokus darauf, dies auch bei der Gestaltung von Arbeitsabläufen sowie Arbeitsplätzen und deren Besetzung zu berücksichtigen. Dies muss unterstützt werden durch eine aktive Förderung von Gesundheit und Qualifizierung.



20  
12







## **WETTBEWERBS- FÄHIGE LEISTUNG BRINGEN**

Schon in der Vergangenheit hat die HOCHBAHN ihre hohen Effizienzstandards eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Gegenüber unserer Eigentümerin, der Freien und Hansestadt Hamburg, weisen wir regelmäßig nach, dass wir bei Produktivität und Kostenmanagement mit den Entwicklungen der internationalen Branche Schritt halten können. Unseren Weg der laufenden Prozessoptimierung werden wir engagiert weiter verfolgen. So wollen wir auch in Zukunft Hamburgs attraktivster Partner für die Erbringung hochwertiger und zugleich bezahlbarer Verkehrsangebote sein.



20  
12







## MOBILITÄT FLEXIBEL VERNETZEN

Intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft: So haben wir unsere Vision in der Strategie HOCHBAHN 2030 formuliert. Doch was bedeutet „intelligente Mobilität“ genau? Kundenorientiert muss sie sein, bequem, unkompliziert, verlässlich, umweltfreundlich und flexibel. Als Arrangeur einer vernetzten Mobilität für Hamburg will die HOCHBAHN für noch mehr Flexibilität hochwertige ÖPNV-Leistungen mit ergänzenden Angeboten wie Leihfahrrädern oder Mietautos verknüpfen. Jeder soll spontan das Verkehrsmittel wählen können, das gerade am besten passt, ohne es selbst anschaffen und unterhalten zu müssen. So sollen noch mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel als Kern ihrer Mobilität nutzen. Den Kurs haben wir frühzeitig eingeschlagen – jetzt geht es an die konkrete Umsetzung unserer wegweisenden Ideen.



# MIT HAMBURG VERBUNDEN

## DEN WANDEL DER MOBILITÄTSKULTUR MITGESTALTEN

Es ist ein grundlegendes Umdenken, das sich in der Frage „Wie komme ich von A nach B?“ vollzieht. Längst ist die Fahrt mit dem Pkw nicht mehr unbedingt die beste Antwort darauf. Staus, Parkplatznot und steigende Unterhaltskosten sind Argumente, die die Nutzung des eigenen Autos in Großstädten zunehmend von der Lust zur Last werden lassen.

Die Busse, Bahnen und Fähren des ÖPNV sind und bleiben die tragenden Säulen der Alltagsmobilität in innerstädtischen Ballungsräumen. Ohne sie könnte Hamburg nicht weiter wachsen. Ein aktiver urbaner Lebensstil verlangt aber auch, dass für manche Wege und besondere Anforderungen Alternativen zur Verfügung stehen. Je bequemer, einfacher und effizienter die situative Verkehrsmittelwahl ist, desto leichter lässt sich das eigene Mobilitätsverhalten bewusster gestalten. Die Umsetzung eines vernetzten Mobilitätsangebots verlangt aber nicht nur ein integratives Denken der Akteure auf der Angebotsseite, sondern auch ein hohes Maß an Steuerung und Koordination, denn betriebliche und infrastrukturelle Aspekte sind davon ebenso berührt wie die Nutzeroberfläche für Information, Tarif und Abrechnung.

Den für die Realisierung nötigen Innovationsgeist beweist die HOCHBAHN durch zukunftsweisende und ausbaufähige Konzepte. Mit „switchh“ haben wir ein dynamisches Pilotprojekt gestartet, das sich bereits seinen Weg in den mobilen Alltag bahnt. Erste, im wahrsten Sinne erfahrbare Angebote erwarten die Fahrgäste seit Ende Mai 2013: Ein spezieller Tarif bietet HVV-Abonnenten vergünstigte Konditionen für Kurz- oder Langzeitmietwagen. Via App und Web gibt eine gemeinsame Plattform den Überblick über die zur Verfügung stehenden Alternativen und es gibt die Möglichkeit, für Kurzstrecken oder längere Touren direkt den passenden Mietwagen zu buchen. An der Haltestelle Berliner Tor entsteht zurzeit der erste von bis zu 15 geplanten switchh Punkten in Hamburg. Hier wird für die Fahrgäste das breite Spektrum an Mobilitätsalternativen gebündelt an einem Ort sichtbar: Sie können bequem zwischen Bus und Schnellbahn, Mietwagen, Leihfahrrad oder Taxi umsteigen und auch ihr eigenes Rad komfortabel abstellen.

So wachsen ÖPNV und komplementäre Angebote zusammen und der Verzicht auf die Nutzung und den Besitz des privaten Pkw als permanente Rückfallebene individueller Mobilität fällt deutlich leichter. Ein wichtiger Schritt für eine umweltfreundliche und flächenschonende Mobilität für Hamburg – und eine lebenswerte Zukunft.







# LAGEBERICHT

<b>33</b>	<b>1. GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN</b>
33	a) Wirtschaftliche und demografische Entwicklung
34	b) Umsatzentwicklung und Verkehrsangebot
38	c) Expansion
40	d) Mitarbeiter der HOCHBAHN
42	e) Forschung und Entwicklung
44	f) Klima- und Umweltschutz
<b>47</b>	<b>2. WIRTSCHAFTLICHE LAGE</b>
47	a) Ertragslage
49	b) Vermögens- und Finanzlage
50	c) Investitionen
<b>51</b>	<b>3. RISIKOBERICHT</b>
<b>53</b>	<b>4. NACHTRAGSBERICHT</b>
<b>53</b>	<b>5. PROGNOSEBERICHT</b>



## 1. GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

### a) Wirtschaftliche und demografische Entwicklung

Die HOCHBAHN kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 zurückblicken. Im siebten Jahr in Folge hat sich ein besonders deutliches Wachstum bei den Fahrgastzahlen gezeigt. Zusätzliche Kunden konnten aufgrund des ausgeweiteten qualitativen und quantitativen Angebots der HOCHBAHN sowie der günstigen Entwicklung weiterer Rahmenbedingungen, u. a. der positiven Bevölkerungsentwicklung, gewonnen werden.

Auch die deutsche Wirtschaft erwies sich im Umfeld von Staatsschuldenkrisen im Euroraum als vergleichsweise robust. Im Verlauf des vergangenen Jahres (2012) hatte sich das Wachstum aufgrund der schwachen weltwirtschaftlichen Entwicklung und der Vertrauenskrise im Euroraum verlangsamt. Im Jahr 2012 ist die deutsche Wirtschaft dennoch erneut gewachsen. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg um 0,7 % gegenüber dem Vorjahr. Das reale Hamburger Bruttoinlandsprodukt stieg 2012 um 1,2 % und damit lag das Wachstum 0,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert von 1,4 %.

Erneute Verbesserungen waren auch auf dem Arbeitsmarkt zu verzeichnen. Die bundesweite Arbeitslosenquote sank im Jahr 2012 um 0,3 Prozentpunkte auf 6,8 %. Durchschnittlich waren im abgelaufenen Jahr 2,9 Mio. Menschen arbeitslos. Die Zahl der Erwerbstätigen stabilisierte sich 2012 auf 41,6 Mio. Auch in Hamburg entwickelte sich die Beschäftigung im Jahr 2012 weiter positiv. Wie im Bund sank die Arbeitslosenquote um 0,3 Prozentpunkte auf 7,5 % im Jahresdurchschnitt.

#### Entwicklungen in Hamburg

	2012	2011	2010
Bruttoinlandsprodukt (%)	1,2	1,4	3,4
Arbeitslosenquote (%)	7,5	7,8	8,2
Anstieg der erwerbstätigen Personen (%)	1,6	1,1	0,8

Die Bevölkerungszahl der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) ist im Vergleich zu 2011 um rund 1 % gewachsen. Gestiegen ist auch der Pkw-Bestand in Hamburg – von 725,8 Tsd. Pkw im Jahr 2011 auf 731,3 Tsd. Fahrzeuge im Jahr 2012. Der Motorisierungsgrad belief sich im Jahr 2012 demnach auf 40,4 %.

#### Entwicklung der Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen in Hamburg

	2012	2011	2010
Bevölkerung (Tsd.)	1.808,5 <sup>1)</sup>	1.798,8 <sup>2)</sup>	1.786,4 <sup>2)</sup>
Pkw-Bestand (Tsd.) <sup>3)</sup>	731,3	725,8	715,5
Motorisierungsgrad (%)	40,4	40,2	40,1

<sup>1)</sup> Stand August 2012

<sup>2)</sup> Stand jeweils Dezember des Jahres

<sup>3)</sup> Anzahl beeinflusst durch Anmeldungen größerer Firmenfuhrparks mit auswärtigen Fahrzeugen nach Hamburg

### b) Umsatzentwicklung und Verkehrsangebot

#### Wachstumsbranche öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Jahr 2012 stiegen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erneut an. Bundesweit nutzten 9,8 Milliarden Kunden und damit gegenüber 2011 0,9 % mehr Fahrgäste Busse und Bahnen. Seit 2002 ist das eine Steigerung um etwa 8 %.

Diese Steigerung 2011/12 beruht in erster Linie auf dem Anstieg in Höhe von 3,5 % im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) hingegen konnte lediglich eine leichte Fahrgastzahlensteigerung in Höhe von 0,2 % im Vergleich zum Vorjahr erreichen.

Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 1,4% auf 92,4 Milliarden Personenkilometer. Die Mitgliedsunternehmen leisten somit mit den Bussen und Bahnen deutschlandweit täglich über 253 Millionen Personenkilometer.

Die Fahrgeldeinnahmen der Unternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind im vergangenen Jahr ebenfalls angestiegen: Die Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung stiegen um 4 % auf 10,7 Mrd. €.

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der Mitgliedsunternehmen liegt laut VDV für das Jahr 2012 bei 78,0 % und damit 0,1 Prozentpunkte über dem Wert für 2011.



## Vorläufige Statistiken

### ÖPNV-Fahrgastzahlen (Mrd.) lt. Statistik des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Veränderung zum Vorjahr<sup>1)</sup>

	2012	2011	2010
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) ÖPNV gesamt <sup>2)</sup>	9.778	9.691	9.628
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,9	0,7	0,8
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) SPNV	2.297	2.219	2.168
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	3,5	2,4	1,1
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) ÖSPV	8.367	8.348	8.337
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,2	0,1	0,7

<sup>1)</sup> Bei den Werten für das Jahr 2012 handelt es sich um vorläufige Angaben, die auf Hochrechnungen der ersten drei Quartale beruhen. Die Werte für die Jahre 2010 und 2011 entstammen den Anfang 2013 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.

<sup>2)</sup> Hierbei handelt es sich um die Summe der Unternehmensfahrten. Bei den jeweiligen Einzelwerten für den SPNV bzw. ÖSPV sind die Werte für die Verkehrsmittelfahrten angegeben.

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 2012 fortgesetzt. Im Vergleich zu 2011 wird von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 2,9 % ausgegangen.

Diese Steigerung beruht im Wesentlichen auf einem überdurchschnittlichen Anstieg der Nachfrage im Gelegenheitsverkehr, wobei auch die Nachfrage bei den Allgemeinen Zeitkarten zulegen konnte. Auch im Studenten- und Auszubildendenverkehr sowie bei den Zeitkarten für Senioren und den CC-Karten wurden weiterhin stabile Zuwächse verzeichnet.

Die HOCHBAHN geht für das Jahr 2012 von einer Steigerung der Fahrgastzahlen von mindestens 3,0 % aus. Dabei konnte im Bereich U-Bahn trotz ähnlich umfangreicher Bauarbeiten wie im Vorjahr (Projekt Winterhuder Brücken) die Beförderungsleistung auf rund 210 Mio. Fahrgäste im Jahr gesteigert werden. Die Sparte Bus kann mit einer fast identischen Steigerungsrate aufwarten: Die Anzahl der beförderten Fahrgäste erhöhte sich auf ca. 223 Mio. Fahrgäste.<sup>a)</sup>

<sup>a)</sup> vorläufige Angaben

Im HVV konnten die Verkehrseinnahmen vor allem durch den Anstieg der Nachfrage und die zum 1. Januar 2012 vorgenommene Tarifierhöhung in Höhe von 2,8 % um voraussichtlich 5,7 %<sup>a)</sup> im Jahr 2012 gesteigert werden. Die Einnahmesituation der HOCHBAHN hat sich analog dazu entwickelt.

### Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend) <sup>2)</sup>	2012 <sup>1)</sup>	2011	2010
U-Bahn	209.922	204.097	198.619
Bus	222.923	216.735	212.995
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	432.845	420.832	411.614
Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste) <sup>2)</sup>	367.918	357.707	349.872
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.253.233	1.218.461	1.185.759
Bus	693.527	674.274	662.638
Gesamtanzahl Unternehmen	1.946.760	1.892.735	1.848.397

<sup>1)</sup> 2012: vorläufige Zahlen

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

### Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2012	2011	2010
Nutzwagenkilometer <sup>2)</sup> (Tsd. km)	82.658	81.760	82.926
Nutzplatzkilometer <sup>1), 2)</sup> (Mio. km)	8.073	7.986	7.897
Streckenlänge <sup>2)</sup> (km)	104,4	100,7	100,7
Anzahl der Linien	4	3	3
Anzahl der Haltestellen <sup>2)</sup>	91	89	89
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	33,2	33,1	33,2

<sup>1)</sup> Stehplätze mit je 0,25 m<sup>2</sup> berücksichtigt

<sup>2)</sup> inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH, ab 2012 mit U4



## Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2012	2011	2010
Nutzwagenkilometer <sup>1)</sup> (Tsd. km)	46.923	46.782	47.021
Nutzplatzkilometer <sup>1),2)</sup> (Mio. km)	3.655	3.644	3.662
Streckenlänge <sup>3)</sup> (km)	922,5	919,5	918,0
Anzahl der Linien <sup>3)</sup>	111	112	113
Anzahl der Haltestellen	1.314	1.312	1.315
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	19,5	19,6	19,6

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

<sup>2)</sup> Stehplätze mit je 0,25 m<sup>2</sup> berücksichtigt

<sup>3)</sup> Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG, die Linien 380 und 811 wurden nicht berücksichtigt.

## Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2012		2011		2010	
Typ	Baujahre	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 <sup>1)</sup>	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 <sup>2)</sup>	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012	12	4				
<b>Gesamtbestand<sup>2)</sup></b>	<b>Anzahl</b>	<b>761</b>	<b>218</b>	<b>749</b>	<b>214</b>	<b>749</b>	<b>214</b>
	<b>Plätze<sup>3)</sup></b>		<b>72.230</b>		<b>71.216</b>		<b>71.216</b>
<b>Betriebsfähiger Bestand</b>		<b>752</b>	<b>214</b>	<b>740</b>	<b>210</b>	<b>740</b>	<b>210</b>

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

<sup>2)</sup> inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

<sup>3)</sup> Stehplätze mit je 0,25 m<sup>2</sup> berücksichtigt

### Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

Bus	2012	2011	2010
Stadt- u. Schnellbusse <sup>1),2)</sup>	486	491	480
Gelenkbusse <sup>1)</sup>	206	198	197
Doppelgelenkbusse <sup>1)</sup>	26	26	26
Dieselhybridgelenkbusse	5	5	2
Brennstoffzellenhybridbusse	4	2	0
Kleinbusse / Großtaxen	1	1	1
Reisebusse	0	1	1
<b>Gesamtbestand</b>			
<b>Anzahl<sup>2)</sup></b>	<b>728</b>	<b>724</b>	<b>707</b>
<b>Plätze<sup>2),3),4)</sup></b>	<b>80.220</b>	<b>80.142</b>	<b>78.437</b>

<sup>1)</sup> Niederflrbusse

<sup>2)</sup> ohne angemietete Fahrzeuge (4 Stadt-, 3 Gelenk- und 2 Dieselhybridgelenkbusse)

<sup>3)</sup> Durch geänderte Berechnungsgrundlage der Anzahl der Plätze ergeben sich Abweichungen zu den bisher veröffentlichten Werten.

<sup>4)</sup> Stehplätze mit je 0,25 m<sup>2</sup> berücksichtigt

### c) Expansion

#### SPNV

Die Zahl der Ausschreibungsverfahren war gemessen an Anzahl und Volumen auch in 2012 hoch. Sechzehn Wettbewerbsverfahren wurden 2012 durch die deutschen Aufgabenträger im SPNV veröffentlicht.

In 2012 erfolgte die Vergabe von Leistungen im Umfang von rund 38 Mio. Zugkilometern p. a. Gegenüber den Vorjahren ist dies ein leichter Rückgang nach 40 Mio. Zugkilometern p. a. in 2011 und 61 Mio. Zugkilometern p. a. in 2010. Der Wert wird voraussichtlich im nächsten Jahr wieder ansteigen.

Für die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG (DB AG) war 2012 ein erfolgreiches Jahr: Circa zwei Drittel aller im Wettbewerb vergebenen Zugkilometer wurden von diesen gewonnen (2011: 28 %).

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich die HOCHBAHN-Beteiligung BeNEX GmbH (BeNEX) selbst oder mit Beteiligungsunternehmen an mehreren Ausschreibungsprojekten beteiligt.

Die NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (nordbahn) hat im März 2012 den Zuschlag für das Teilnetz Los B des Netzes Mitte in Schleswig-Holstein auf der Strecke Hamburg-Itzehoe/Hamburg-Wrist mit einem Auftragsvolumen von 1,8 Mio. Zugkilometern p. a. erhalten.



In Ostbrandenburg läuft zum Fahrplanwechsel 2014/2015 ein Verkehrsvertrag der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) aus, so dass das Volumen der durch BeNEX-Beteiligungen erbrachten Verkehrsleistungen in zwei Stufen um ca. 3,1 Mio. Zugkilometern p. a. sinkt.

Der Geschäftsverlauf des BeNEX-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 war neben der Bearbeitung von Vergabeverfahren geprägt durch die Betriebsaufnahme der ODEG im Netz Stadtbahn Berlin-Brandenburg sowie die Optimierung der Erlös- und Kostenstrukturen, insbesondere bei den Tochtergesellschaften agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (agilis E) und agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG (agilis V).

Die ODEG hat im Dezember 2012 den Verkehr auf den Regionalexpresslinien Stendal-Cottbus und Wismar-Jüterbog in Betrieb genommen. Die dafür benötigten 16 doppelstöckigen Elektrotriebzüge vom Typ KISS des Herstellers Stadler Pankow GmbH (Stadler) standen aufgrund von Produktionsverzögerungen nicht zum Betriebsstart zur Verfügung. Im Rahmen eines Ersatzkonzeptes war jedoch die Bedienung der Linien gewährleistet. Die Abnahme des letzten Fahrzeugs ist für Mai 2013 angekündigt.

Die BeNEX-Beteiligung agilis E hat 2012 im Rahmen ihres seit Ende 2010 laufenden Verkehrsvertrages erstmals den vollen Umfang von 5,6 Mio. Zugkilometern p. a. erbracht. Die agilis V hatte im Juni 2011 den Betrieb im Dieselnetz Oberfranken mit knapp 4,1 Mio. Zugkilometern p. a. aufgenommen. Im Dezember 2012 sind im Rahmen des Vertrages Leistungen im Umfang von etwa 0,4 Mio. Zugkilometern p. a. hinzugekommen. Zur Finanzierung der Anlaufphase der neu aufgenommenen Verkehre sind weitere Finanzmittel erforderlich.

Die cantus hat im abgelaufenen Geschäftsjahr ein zusätzliches elektrisches Triebfahrzeug vom Typ Stadler FLIRT ausgeliefert bekommen und dieses darlehensfinanziert. Dieses Fahrzeug wurde infolge einer Ausweitung des Verkehrsvertrages im Nordosthessen-Netz notwendig.

Die nordbahn hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die Strecken Neumünster-Heide-Büsum und Neumünster-Bad Segeberg-Bad Oldesloe im „Netz Nord“ bedient. Für den neu gewonnenen Verkehr der nordbahn (Netz Mitte) wurden 15 elektrische Triebzüge des Typs FLIRT bei Stadler in Auftrag gegeben. Die Finanzierung der Fahrzeuge konnte im Rahmen des Abschlusses eines Darlehensvertrages durch die 1. nordbahn Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, eine gemeinsame Gesellschaft der BeNEX und AKN Eisenbahn Aktiengesellschaft, mit einem Bankenkonsortium sichergestellt werden.

Die *metronom* Eisenbahngesellschaft mbH (*metronom*) bedient aufgrund einer Fahrplanausweitung durch die LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH ab Dezember 2012 zusätzlich 0,5 Mio. Zugkilometern p. a. auf ihrem vorhandenen Streckennetz.

Die BeNEX-Beteiligungen erbringen zum Zeitpunkt der Lageberichterstellung im SPNV ein Leistungsvolumen von insgesamt ca. 39 Mio. Zugkilometern p. a. Mit der anstehenden Betriebsaufnahme im Rahmen des mit der LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH geschlossenen Verkehrsvertrages der nordbahn sowie der Abgabe des Netzes Ostbrandenburg durch die ODEG wird sich nach jetzigem Stand zum Fahrplanwechsel 2014/2015 das Leistungsvolumen auf insgesamt 38 Mio. Zugkilometern p. a. reduzieren.

### ÖSPV

BeNEX ist mit Beteiligungen in Lübeck sowie im Großraum München im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) engagiert. Das Leistungsvolumen der BeNEX-Beteiligungsgesellschaften im ÖSPV (Stadtverkehr Lübeck GmbH und VBR Verkehrsbetriebe und Servicegesellschaft mbH) betrug zum Jahresende 2012 insgesamt ca. 14 Mio. Nutzwagenkilometer. Das Engagement in Hessen ist mit dem Verkauf der Kraftverkehr Lauterbach GmbH & Co. KG (KVL) an einen privaten Busunternehmer im abgelaufenen Geschäftsjahr beendet worden.

### d) Mitarbeiter der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN als Mutterunternehmen gehört zu den zwölf größten Arbeitgebern in Hamburg. Die Anzahl der Arbeitsplätze ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 2012 wurden 368 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neu eingestellt.

	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Mitarbeiter gesamt	4.551	4.455	4.447	4.413	4.416	4.398
davon Vorstand	4	4	4	3	4	4
davon Auszubildende	113	115	107	104	105	101
davon Vollzeitkräfte	4.157	4.084	4.094	4.072	4.064	4.045
davon Teilzeitkräfte	277	252	242	234	243	248

(Angaben im Jahresdurchschnitt)

Das Unternehmen bietet mit jährlich durchschnittlich 81 Plätzen im technisch-gewerblichen und 19 im kaufmännischen Bereich 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 betrug im abgelaufenen Jahr 9,0 %. Dabei konnten 37 der 39 Jugendlichen, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung bzw. ihr Duales Studium erfolgreich abgeschlossen haben, von der HOCHBAHN übernommen werden, zwei Auszubildende hatten sich zu einem Studium bzw. einer weiterführenden Schulausbildung entschlossen.



Ab 2013 wird die HOCHBAHN erstmalig 16 Auszubildende im Beruf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ ausbilden.

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 ein konsequentes und zielgruppenspezifisches Ausbildungsmarketing unabdingbar, welches die HOCHBAHN weiter ausbaut.

Die HOCHBAHN bildet nicht nur im Rahmen der „klassischen“ beruflichen Erstausbildung junge Menschen aus, sondern bietet auch Quereinsteigern (mit und ohne vorausgegangener Berufsausbildung) in den eigenen Ausbildungszentren eine Ausbildung als Busfahrer/-in oder für den Betriebsdienst der U-Bahn an. Hierbei spielt das Lebensalter keine Rolle: Bei den im Jahr 2012 eingestellten 220 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. Fast ein Fünftel der seit 2001 eingestellten Busfahrerinnen und Busfahrer wurde im Zuge einer von der Agentur für Arbeit getragenen Vorausbildung erfolgreich zur HOCHBAHN vermittelt, das sind rund 362 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 2012 haben 578 Teilnehmer das „FREIZEIT plus“-Programm gebucht.

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.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt hat die HOCHBAHN im Rahmen der langfristigen Unternehmensstrategie HOCHBAHN 2030 auch ihre Personalstrategie neu aufgesetzt. Themen wie die Vereinbarkeit

von Beruf und Familie, die Förderung von Diversität und das 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 möchten. 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**

Kaum ein anderes Thema wurde im Jahr 2012 so intensiv diskutiert wie die Energiewende. Zwar wird der Wechsel zu einem wachsenden Anteil erneuerbarer Energien im Energiemix von der Politik und einer Mehrheit der Bürger befürwortet. Es stellt sich aber die Frage, wie dieser Prozess so gesteuert werden kann, dass die wirtschaftlichen und sozialen Konsequenzen angemessen und handhabbar bleiben. Auf dieses Ziel sind letztendlich auch die Aktivitäten von hySOLUTIONS, etwa bei der Nutzung von Wasserstoff als Speicher für unstete Energie aus erneuerbaren Quellen oder eine stärkere Nutzung effizienter und klimafreundlicher Antriebe im Verkehr, vor allem im ÖPNV, ausgerichtet.

Die Hansestadt zeichnet sich weiter durch eine Vielzahl von Aktivitäten und eine starke politische Unterstützung für einen klimaschonenden Verkehr aus. So wurde unter anderem ein Antrag zur Weiterentwicklung der Elektromobilität von der Regierungsfraktion in die Bürgerschaft eingebracht, der eine Projektförderung mit Mitteln aus Hamburg absichert. Ein Ziel ist es dabei, Elektromobilität bereits früh in die Stadt- und Verkehrsplanung einzubinden, sodass insgesamt eine klimafreundliche Mobilität gefördert wird. Dieser Ansatz korrespondiert mit einer wachsenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen bei den Nutzern, vor allem Wirtschaftsunternehmen, und unterstützt den Wandel zu einer bewussten Wahl der Verkehrsmittel, vor allem auch im öffentlichen Verkehr.

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und mit Förderung aus dessen Ressortprogramm für Modellregionen wurden im Jahr 2012 neue Projekte initiiert, die interessante Anwendungen für eine breite Nutzung von Elektrofahrzeugen weiterentwickeln. Dazu gehört neben einem kontinuierlichen Flottenausbau im Wirtschaftsverkehr die Definition flexibler Mobilitätsangebote zur Verknüpfung von Carsharing und Wohnungswirtschaft. Dabei können die E-Fahrzeuge im Pool von Wohnungsbesitzern bzw. -mietern in Siedlungen oder Wohnanlagen gemeinsam genutzt und so Mehrkosten für Parkplätze beim Bau der Immobilien bzw. die Belastungen aus dem Besitz eines eigenen Fahrzeugs reduziert werden. Dieses Konzept berücksichtigt die steigende Bereitschaft vor allem jüngerer Nutzer, auf ein eigenes Auto



zu verzichten, wenn ein einfacher Zugriff auf ein Leihfahrzeug gewährleistet werden kann („Nutzen statt Besitzen“), und unterstützt eine bewusste Wahl des Verkehrsmittels (ÖPNV, Mietauto, Fahrrad) jeweils passend zum Zweck der Fahrt. Im Rahmen des Förderprojekts werden solche Geschäftsmodelle sowohl im Bestand als auch in neuen Bauvorhaben unter ihren jeweils unterschiedlichen sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erprobt. Bemerkenswert ist dabei, dass ein wesentlicher Impuls für ein solches Projekt von der Wohnungswirtschaft ausgegangen ist. Erste Erkenntnisse hinsichtlich der Akzeptanz und der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit der verschiedenen Konzepte werden für 2014 erwartet. Mit dem Projekt wird neben der flexiblen Nutzung von Elektrofahrzeugen auch eine stärkere Ausrichtung auf das Angebot der HOCHBAHN als größten Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen in Hamburg unterstützt.

Viele Haushalte besitzen einen oder mehrere Pkw, weil es für bestimmte Fahrten, etwa zum Einkaufen, scheinbar kein alternatives Mobilitätsangebot gibt. Allerdings bestimmt die Verfügbarkeit eines Pkw oft die Wahl des Verkehrsmittels auch in solchen Fällen, wo andere Verkehrsträger, vor allem der ÖPNV, durchaus verfügbar sind. Vor diesem Hintergrund wird HOCHBAHN künftig für Personen, die zwar auch den ÖPNV nutzen, aber auf einen Pkw nicht verzichten wollen, an gesonderten Übergangspunkten zum Schienenverkehr über Partnerunternehmen gezielt Mietfahrzeuge bereitstellen, um insgesamt eine flexiblere Wahl des Verkehrsmittels zu erleichtern. Mittelfristig ist geplant, dabei auch Elektrofahrzeuge einzusetzen. Dafür sind jeweils die entsprechenden Ladesäulen an den U-Bahn-Haltestellen aufzubauen. Aufgrund der zu erwartenden Nutzungsanforderungen sollen mittelfristig vor allem E-Fahrzeuge eingesetzt werden, die in kurzer Zeit (30 bis 40 Minuten) weitgehend aufgeladen werden können. Da schnellladefähige Fahrzeuge von deutschen Autoherstellern voraussichtlich ab 2014 angeboten werden, bereitet hySOLUTIONS deren Einsatz mit den relevanten Fahrzeuganbietern bereits vor.

Mit Förderung durch das BMVBS sollen in den nächsten Jahren 50 Wasserstofftankstellen in Deutschland aufgebaut werden. In Hamburg wurden im Vorgriff auf dieses Programm im Jahr 2012 bereits drei Wasserstofftankstellen eröffnet. Die Tankstelle in der HafenCity wird auch für die Versorgung der Busse der HOCHBAHN mit Wasserstoff genutzt. Als Nächstes ist der Aufbau je einer weiteren Wasserstofftankstelle im Stadtgebiet sowie an der Autobahn nach Berlin geplant. Damit werden die Voraussetzungen für eine wachsende Fahrzeugflotte in der Hansestadt geschaffen, da Fahrzeughersteller wie Daimler, Honda, Toyota und Hyundai angekündigt haben, ab etwa 2015 Brennstoffzellenfahrzeuge zu wirtschaftlich angemessenen Konditionen auch in Hamburg anzubieten.

Der an den Tankstellen bereitgestellte Wasserstoff wird zum größten Teil mit Strom aus erneuerbaren Quellen, vor allem aus Windkraft, hergestellt. Experten halten die Produktion von Wasserstoff und dessen Speicherung für eines der besten Verfahren, um die fluktuierende Verfügbarkeit von erneuerbarer Energie zu überwinden. Hamburg als eines der Zentren der Windenergie ist in besonderem Maße gefordert, Effizienzvorteile bei der Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen zu erschließen. Vor diesem Hintergrund kommt Projekten wie dem Aufbau eines Wind-Wasserstoff-Speichers an der Elbmündung

durch ein internationales Industriekonsortium oder der gemeinsamen Initiative der Bundesländer Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit Unternehmen der heimischen Grundstoffindustrie für den Aufbau einer Wind-Wasserstoff-Wirtschaft in der Region Unterelbe eine bedeutende Rolle zu. Insbesondere können bei der Produktion des Wasserstoffs und entlang der Logistikkette positive Skaleneffekte erreicht werden, die eine wirtschaftliche Nutzung von Wasserstoff in Hamburg, vor allem bei der HOCHBAHN, unterstützen.

#### **f) Klima- und Umweltschutz**

Hamburg steht vor der Aufgabe, den Verkehr in einer sich stetig verdichtenden Stadt so zu organisieren, dass den weiter wachsenden Mobilitätsbedürfnissen im Personensowie Güterverkehr Rechnung getragen wird. Gleichzeitig müssen aber auch die hiervon ausgehenden Belastungen für das Klima, die Umwelt und die urbane Lebensqualität möglichst gering gehalten werden. Die HOCHBAHN leistet als Mobilitätsdienstleister hierbei einen wesentlichen Beitrag, um die durch den gesamtstädtischen Verkehr ausgehenden Klimabelastungen nachhaltig zu verringern, denn pro ÖPNV-Nutzer wird spezifisch im Mittel je Personenkilometer nur ein Drittel des Kohlendioxids (CO<sub>2</sub>) eines Pkw-Nutzers emittiert.

Die HOCHBAHN erbringt rund zwei Drittel ihrer Verkehrsleistung mit dem U-Bahn-System, das heißt mit elektrischem Antrieb und damit lokal schadstofffrei. Entsprechend wird rund ein Drittel der Verkehrsleistung mit Bussen erbracht.

Die Klimawirksamkeit von Bussen mit konventionellem Antrieb steht dabei in der öffentlichen Diskussion. Bei Überlegungen zur Weiterentwicklung des Bussystems ist neben der Art des Aggregats auch dessen Effizienz von besonderem Interesse bei der Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen. Die Betrachtungen umfassen neben CO<sub>2</sub>-Emissionen auch Rußpartikel und Stickoxide.

Der Flottenanteil der Fahrzeuge mit den Abgasnormen EURO-5, Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV) sowie Zero Emission wurde 2012 auf etwa 60 % gesteigert. Parallel dazu wurden in den vergangenen Jahren gezielte Maßnahmen zur Energieeinsparung bei betrieblichen Abläufen und im Bereich der Infrastruktur ergriffen.

Seit Herbst 2012 werden insgesamt drei Busse des Typs Citaro 2 getestet, die bereits jetzt den Ansprüchen der erst ab 2014 geltenden EURO-6-Norm entsprechen. Die HOCHBAHN hat damit frühzeitig mit der Einführung einer neuen Abgastechnologie begonnen, welche die Busflotte insgesamt noch emissionsärmer werden lässt. Die Fahrzeuge der EURO-6-Norm führen nochmals zu einer Reduzierung der Abgasemissionen bei Stickoxiden um 80 % und bei Dieselrußpartikeln um 66 % gegenüber der EURO-5-Norm. Zudem sollen die Busse laut Herstellerangaben zwischen 3 und 5 % weniger Kraftstoff verbrauchen.



Parallel dazu wird die betriebliche und technische Erprobung von Diesel- und Brennstoffzellenhybridbussen fortgesetzt und mit Fahrzeugen neuester Generationen weiter ausgebaut. Ziel ist es, ab etwa 2020 nur noch emissionsfreie oder weitgehend emissionsarme Busse zu beschaffen.

Im Jahr 2012 waren fünf serielle Dieselhybridbusse des Herstellers EvoBus bei der HOCHBAHN im Einsatz, wobei Maßnahmen zur Verbesserung der Verfügbarkeit und des Kraftstoffverbrauchs mit dem Hersteller intensiv abgestimmt wurden. Aufgrund von weiteren Optimierungsmaßnahmen werden zusätzliche Einsparungen erwartet.

Im März und April 2012 wurden zwei serielle Hybriddoppelgelenkbusse des Herstellers Hess aus der Schweiz angeliefert. Die Beschaffung verfolgt zum einen das Ziel, Doppelgelenkbusse eines alternativen Lieferanten zu testen. Zum anderen soll ein weiteres serielles Hybridsystem getestet werden. Erste Messungen belegen eine Kraftstoffeinsparung von ca. 9 Litern pro 100 km.

Darüber hinaus sind vier Brennstoffzellenhybridbusse bei der HOCHBAHN im Einsatz. Zwei Fahrzeuge wurden bereits im August 2011 und je ein Fahrzeug im Februar und Mai 2012 in Betrieb genommen. Gegenüber der letzten Fahrzeuggeneration konnte eine deutliche Reduzierung des Wasserstoffverbrauchs erzielt werden. Lagen die Fahrzeuge der ersten Generation noch bei ca. 22 kg Wasserstoff pro 100 km, liegt der Verbrauch der neuen Fahrzeuggeneration nach ersten Erkenntnissen nur noch bei ca. 8 kg pro 100 km, wobei eine Verifizierung erst nach einem längeren Versuchszeitraum möglich ist. Des Weiteren werden parallele Dieselhybridbusse auch bei den Tochterunternehmen der HOCHBAHN eingesetzt. Der Flottenanteil dieser Fahrzeuge wurde bei der Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH auf sieben Fahrzeuge sowie bei der Süderelbe Bus GmbH (SBG) auf fünf Fahrzeuge ausgebaut. Im Vergleich zu den effizientesten herkömmlichen Fahrzeugen werden rund 20 % Kraftstoffeinsparungen beim Einsatz von parallelen Dieselhybridbussen erzielt.

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Emissionsarme und emissionsfreie Busse“ soll der serienmäßige Einsatz entsprechender Fahrzeuge frühzeitig vorbereitet werden. Dies geschieht auch weiterhin durch die Beteiligung an Forschungsvorhaben und durch einen intensiven Erfahrungsaustausch mit Fahrzeugherstellern.

Im U-Bahn-System konnte der effiziente Einsatz von elektrischer Energie in den letzten Jahren konsequent weiter verbessert werden, wodurch ein Spitzenwert im internationalen Vergleich von 1,32 kWh pro Wagenkilometer erreicht werden konnte. Dies geschieht nicht zuletzt durch den Einsatz von rückspeisefähigen U-Bahn-Fahrzeugen der Serie DT4 und DT5, eine elektronisch unterstützte energiesparende Fahrweise sowie durch den Einsatz von zwei stationären Energiespeichern. Um weitere geeignete Standorte für zusätzliche Speicher zu finden, wurden in mehreren Streckenabschnitten Messungen mit dem Ergebnis durchgeführt, dass weiteres Potenzial für Energiespeicher besteht. Vor dem Einbau weiterer

Anlagen soll zunächst über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren ein optimierter Betrieb der bestehenden Anlagen erreicht werden, um für die Zukunft eine hohe Systemstabilität zu sichern.

Im Jahr 2012 stand für das U-Bahn-System die Erarbeitung eines Konzeptes mit beschleunigten Türschließprozessen unter energetischen Gesichtspunkten im Mittelpunkt. Die Abfertigung von Zügen an Haltestellen für die sichere und pünktliche Abwicklung des U-Bahn-Betriebes ist ein zentrales Element. Das Abfertungsverfahren hat sich bei der HOCHBAHN historisch entwickelt. Der erforderliche Zeitbedarf für den gesamten Abfertigungsprozess hat sich dabei kontinuierlich verändert. Einerseits ist sicherzustellen, dass kein Risiko für Fahrgäste besteht. Die Zeit für den Fahrgastwechsel bleibt deshalb unangetastet. Andererseits sind die erforderlichen Haltezeiten für den gesamten Abfertigungsprozess ein maßgeblicher Faktor für die Fahrzeit und die Leistungsfähigkeit des U-Bahn-Systems. Die energetischen Einsparpotenziale ergeben sich aufgrund von reduzierten Haltestellenaufenthalten und infolgedessen einer gleichmäßigeren Fahrlage bzw. Fahrzeitreserve. Die energetisch besonders intensive maximale Beschleunigung kann dadurch reduziert werden. Bei insgesamt knapp 12 Mio. Haltestellenabfahrten pro Jahr kann sich dieser Effekt zu einem Einsparpotenzial von bis zu 7 Mio. Kilowattstunden aufsummieren.

Neben der Einsparung in den Betriebsbereichen wurden darüber hinaus mit dem schrittweisen Umzug verschiedener Verwaltungsbereiche an einen neuen Standort sämtliche Büros mit einem neuen Beleuchtungssystem ausgestattet. Die gesamte Bürobeleuchtung im Gebäude wurde mit energiesparenden Stehleuchten ausgestattet. Durch den hohen Wirkungsgrad der Leuchten sowie eine arbeitsplatzbezogene Anordnung konnte eine Effizienzsteigerung in der Ausleuchtung bei geringerer Anschlussleistung je Quadratmeter Bürofläche realisiert werden. Ergänzend dazu kommt ein integriertes Lichtmanagementsystem mit Präsenzmelder und Tageslichtsteuerung zum Einsatz. Eine Energieeinsparung von 95.000 kWh pro Jahr gegenüber der alten lichttechnischen Anlage wird somit erreicht.

Insgesamt wurden 2012 die Maßnahmen der Vorjahre konsequent fortgeführt sowie neue Maßnahmen umgesetzt, wodurch eine Energieeinsparung von ca. 2.418.000 kWh für das Berichtsjahr realisiert wurde. Diese Einsparung entspricht einer nicht emittierten Menge von ca. 1.447.000 kg CO<sub>2</sub>. Ergänzend dazu gibt es nicht direkt quantifizierbare Maßnahmen, z. B. den Einsatz von Dieselhybrid- und Brennstoffzellenhybridbussen, den Einsatz natürlicher Beleuchtung bei Umbauten und Modernisierung von Haltestellen sowie den bedarfsorientierten Anlagenbetrieb und Einsatz von Wärmepumpen bei unterirdischen U-Bahn-Haltestellen.

Im Ausblick für die nächsten Jahre wird die HOCHBAHN insbesondere durch die Fortführung des Einsatzes innovativer Busantriebstechnologien, die Umsetzung des Konzeptes „Beschleunigung der Zugabfertigung“ sowie den Einsatz weiterer Energiespeicher dauerhaft einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten.



## 2. WIRTSCHAFTLICHE LAGE

### a) Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der HOCHBAHN verlief im Jahr 2012 weitgehend plangemäß. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich nachstehende Veränderungen. Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten in 2012 gegenüber dem Vorjahr um 29,3 Mio. € auf 381,7 Mio. € gesteigert werden. Die Mehreinnahmen ergeben sich zum einen aus der positiven Nachfrageentwicklung und aus der Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2012. Zum anderen kam der Sondereffekt zum Tragen, dass die Einnahmeaufteilung durch den HVV sowohl für das Jahr 2010 als auch für das Jahr 2011 zur Endabrechnung gelangte. Ohne die aperiodischen Sondereffekte ergibt sich eine Steigerung der HVV-Pool-Einnahmen zum Vorjahr um 6,5 %. Zudem sind die aktivierten Eigenleistungen aufgrund diverser Baumaßnahmen im Jahr 2012, insbesondere für das Projekt Neubau U-Bahn-Linie U4, um 38,0 % auf 18,0 Mio. € gegenüber dem Jahr 2011 angestiegen. Des Weiteren sind die Zuschüsse um 3,6 Mio. € auf 5,7 Mio. € angestiegen. Dies ist u. a. auf höhere Zuschüsse für die U4-Verlängerung, den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Planungsmaßnahmen im Zuge der Busbeschleunigung zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Erträge weisen, hauptsächlich durch die vorzeitige Beendigung einer Cross-Border-Lease-Transaktion (3,3 Mio. €), einen um 13,0 % höheren Betrag zum Vorjahr aus. Die Gesamtleistung hat sich demnach im Geschäftsjahr 2012 um 38,5 Mio. € (+8,6 %) auf 487,2 Mio. € verbessert. Gegenläufig zu den gestiegenen Verkehrseinnahmen waren reduzierte Abgeltungszahlungen nach § 45a PBefG zu verzeichnen, die aufgrund der Vereinbarung eines Festbetrages mit der FHH geringer als im Vorjahr ausfielen.

Bei den Stromkosten ergibt sich trotz eines gestiegenen Verbrauches aufgrund der frühzeitig abgeschlossenen, günstigen Einkaufskonditionen eine Reduzierung um 5,2 % gegenüber dem Vorjahr. Die Kosten für Dieselkraftstoff sind dagegen um 6,7 % gestiegen. Aus der Fremdvergabe von Busverkehrsleistungen ergaben sich ebenfalls Kostensteigerungen, die auf Leistungsausweitungen und Preisanpassungen zurückzuführen sind. Des Weiteren resultiert u. a. aus dem diesjährigen Anstieg der aktivierten Eigenleistungen auch eine Erhöhung des Materialverbrauchs um 30,4 % auf 16,1 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr. Die Aufwendungen für Dienstkleidung fielen in diesem Geschäftsjahr aufgrund der im Vorjahr einmaligen Kosten aus der Einführung der neuen Dienstkleidung vergleichsweise gering aus.

Bei den Personalkosten entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr insbesondere aus den Auswirkungen des Tarifabschlusses zum 1. Juli 2012. Auch die notwendige Neubewertung von Rückstellungen (u. a. Wettbewerbsrückstellung und Pensionsrückstellung) führte zu höherem Aufwand. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Einmalaufwendungen in Höhe von 11,2 Mio. € für die Verlagerung eines Betriebshofes sowie die Förderung der Berufsausbildung von sozial benachteiligten Jugendlichen enthalten.

Resultierend aus den vom BilMoG geforderten Ausweisänderungen sind die entsprechenden Unterschiedsbeträge für langfristige Rückstellungen zum 1. Januar 2010 als außerordentliche Aufwendungen auszuweisen. Die außerordentlichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2012 resultieren wie im Vorjahr aus der Inanspruchnahme des Wahlrechts, die Unterschiedsbeträge bei den Pensionsrückstellungen auf 15 Jahre zu verteilen.

Durch eine verbesserte Einnahmesituation im Geschäftsjahr 2012 ist es der HOCHBAHN erneut gelungen, die Kostensteigerungen aufzufangen und den Vorjahresfehlbetrag nochmals um rund 1,9 Mio. € auf nunmehr 53,7 Mio. € (-3,4 %) zu reduzieren. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) konnte gegenüber dem Vorjahr um 4.523 T€ auf 26.997 T€ in 2012 gesteigert werden.

Der Kostendeckungsgrad des Unternehmens, der mit 90,2 % um 1,0 Prozentpunkte über dem vergleichbaren Vorjahreswert (89,2 %) liegt, stellt erneut einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

**Jahresfehlbetrag** (in Mio. €)

Jahr	2012	2011	2010	2009	2008
Jahresfehlbetrag	53,7	55,6	56,6	58,4	59,7

**Kostendeckungsgrad** (in %)

Jahr	2012	2011	2010	2009	2008
Kostendeckungsgrad	90,2	89,2	88,7	88,1	87,1



## b) Vermögens- und Finanzlage

### Aktiva

	2012 Mio. €	2012 Anteil %	2011 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	473,7	64,7	479,8
Finanzanlagen	146,1	19,9	142,3
	<b>619,8</b>	<b>84,6</b>	<b>622,1</b>
Vorräte	13,8	1,9	13,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12,5	1,7	7,5
Flüssige Mittel	6,2	0,8	3,4
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	80,4	11,0	83,8
	<b>112,9</b>	<b>15,4</b>	<b>108,1</b>
	<b>732,7</b>	<b>100,0</b>	<b>730,2</b>

### Passiva

	2012 Mio. €	2012 Anteil %	2011 Mio. €
Eigenkapital	142,4	19,4	142,4
Pensionsrückstellungen	41,7	5,7	38,6
Darlehen von Kreditinstituten und sonstige Darlehen	294,8	40,2	299,1
	<b>478,9</b>	<b>65,4</b>	<b>480,1</b>
Übrige Rückstellungen	168,2	23,0	162,2
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	25,0	3,3	23,2
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	60,6	8,4	64,7
	<b>253,8</b>	<b>34,6</b>	<b>250,1</b>
	<b>732,7</b>	<b>100,0</b>	<b>730,2</b>

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 2012 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 97,7 Mio. € vor (2011: 100,1 Mio. €). Insgesamt lag der Schwerpunkt der Investitionen mit einer Summe von ca. 72,8 Mio. € (2011: 75,8 Mio. €) im Ressort Schienenverkehr und Infrastruktur. Davon entfielen auf die U4-Anbindung der HafenCity ca. 25,6 Mio. €, die Oberbaumaßnahmen ca. 9,2 Mio. €, die Beschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen des Typs DT5 8,4 Mio. €, die Brückenbauwerkserneuerungen ca. 5,6 Mio. € und auf das elektronische Stellwerk Barmbek ca. 3,6 Mio. €. Im Busbereich wurden insgesamt 22,6 Mio. € investiert, davon 13,7 Mio. € für Busbeschaffungen, 2,5 Mio. € für den Neubau des Betriebshofes Langenfelde, 2,5 Mio. € in den Neubau der Busumsteiganlage Barmbek und 1,8 Mio. € für das Betriebshofmanagementsystem. Im Bereich Gemeinsame Anlagen wurden insgesamt ca. 2,3 Mio. € investiert.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen				
	2012 Mio. €	2012 Anteil %	2011 Mio. €	2010 Mio. €
<b>Ressort Schienenverkehr und Infrastruktur</b>				
<b>Neue Fahrzeuge und Anlagen (U-Bahn)</b>				
– DT5	8,4	8,6	7,2	7,4
– U4-Anbindung HafenCity	25,6	26,2	30,9	57,6
<b>Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen (U-Bahn)</b>				
– Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	38,8	39,7	37,7	48,3
<b>Zwischensumme</b>	<b>72,8</b>	<b>74,5</b>	<b>75,8</b>	<b>113,3</b>
<b>Neue Fahrzeuge und Anlagen (Bus)</b>				
– Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	22,6	23,1	21,3	25,3
Gemeinsame Anlagen	2,3	2,4	3,0	3,8
<b>Gesamtinvestitionen</b>	<b>97,7</b>	<b>100,0</b>	<b>100,1</b>	<b>142,4</b>

### 3. RISIKOBERICHT

Die Erfüllung des Geschäftszweckes der HOCHBAHN sowie die Erzielung eines wirtschaftlichen Erfolges sind notwendigerweise mit Risiken verbunden.

Mit Hilfe des Risikomanagements erfolgt die systematische Identifikation, Quantifizierung, Steuerung und Kommunikation sämtlicher relevanter Risiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben können. Die Grundlage hierfür sind eine ausgeprägte Risikokultur in allen Bereichen des Unternehmens sowie ein einheitliches Verständnis, was unter einem Risiko zu verstehen ist und wie hiermit umzugehen 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:

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

Das Ziel des Risikomanagements besteht darin, die wesentlichen und bestandsgefährdenden Risiken systematisch zu erfassen und zu steuern. Vor diesem Hintergrund wurden Regelungen definiert und Instrumente implementiert, die eine frühestmögliche Erkennung risikobehafteter Entwicklungen gewährleisten sollen.

Die im abgelaufenen Geschäftsjahr durchgeführten Risikoinventuren führten zu keinen gravierenden Veränderungen im Hinblick auf die Einschätzung der Risikolage im Vergleich zum Vorjahr. Den Bestand des Unternehmens gefährdende Risiken bestehen hiernach nicht. Gleichwohl bestehen Risiken, die sich bei ungünstiger Entwicklung mittelfristig zu einem wesentlichen Risiko für die HOCHBAHN entwickeln könnten. Hierzu zählen u. a.:

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

Die in der Vergangenheit durchgeführten Anhebungen des HVV-Tarifs stellten bis 2010 ein wesentliches Risiko dar, da der tatsächliche Kostenanstieg bei den Verkehrsunternehmen, insbesondere bei Personal, Strom und Diesel, über dieser Anhebung lag. Eine nicht ausreichende Tarifierhöhung würde bei der HOCHBAHN zu einem Anstieg des Defizits führen.



- **Reduzierung der Investitionszuschüsse für die Infrastrukturerhaltung und -erneuerung**  
Sofern die Investitionszuschüsse der FHH für das Bestandsnetz der HOCHBAHN – wie in den vergangenen Jahren geschehen – weiter reduziert werden, werden die Kapitalkosten (AfA und Zinsen) mittelfristig ansteigen, da erhebliche laufende Investitionen erforderlich sind, um den betriebsfähigen Erhalt des bis zu 100 Jahre alten Netzes sicherzustellen.
- **Eigenkapitalausstattung**  
Die erheblichen laufenden Investitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen für neue Leistungsangebote können mittelfristig zu einem Anstieg der Verschuldung der HOCHBAHN führen und zu einer Reduzierung der Eigenkapitalquote beitragen. Infolge dieser Entwicklung ist von ansteigenden Kapitalkosten auszugehen, die wiederum zu einer Erhöhung des Defizits führen können. Kurzfristig werden die Auswirkungen jedoch als beherrschbar eingestuft.
- **Verfügbarkeit von qualifiziertem Fachpersonal (insbesondere technische Spezialisten)**  
Der demografische Wandel sowie ein sich verengender Arbeitsmarkt können mittel- bis langfristig zu Einschränkungen bei der Verfügbarkeit von Fachpersonal führen. Insbesondere die tariflichen Rahmenbedingungen wirken hemmend und erschweren insbesondere die Rekrutierung technischer Spezialisten. Aktuell wird die weitere Entwicklung beobachtet. Gegebenenfalls erfolgen Anpassungen im aktiven Personalmarketing.
- **Entwicklung der Fehlzeitenquote**  
Das zunehmende Durchschnittsalter, der Wegfall von Frühverrentungsprogrammen sowie die Anhebung der Regelaltersgrenze beinhalten die Gefahr eines Anstiegs der Fehlzeitenquote. Ein Anstieg führt zu höheren Personalaufwendungen.
- **Verzögerung bei der Lieferung der neuen U-Bahn-Fahrzeuge des Typs DT5**  
Bei der Entwicklung und beim Bau der Fahrzeuge kam es in der Vergangenheit immer wieder zu Verzögerungen, die vom Herstellerkonsortium zu vertreten waren. Diese Verzögerungen können dazu führen, dass der ursprünglich für den Zeitraum 2012–2016 geplante Ersatz der dann rund 45 Jahre alten DT3-Fahrzeuge nicht wie vorgesehen erfolgen kann. Die Ertüchtigung der DT3-Fahrzeuge über diesen Zeitraum hinaus führt zu zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen, die bisher nicht in der Planung enthalten sind.
- **Haushaltsbedingte Einschränkungen von Fördermitteln des Bundes für den ÖPNV**  
Die aktuelle Haushaltslage auf Bundesebene sowie die ab 2016 in Kraft tretende Schuldenbremse könnten zu Reduzierungen bei der Höhe von Fördermitteln des Bundes für den ÖPNV führen, mit entsprechenden Auswirkungen für die HOCHBAHN. Eine Überprüfung der Regionalisierungsmittel ist für 2014 vorgesehen. Das GVFG-Bundesprogramm bleibt nach jetzigem Wissensstand bis Ende 2019 unverändert bestehen.

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

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

Nachdem im Frühjahr 2012 eine amerikanische Cross-Border-Lease-Transaktion vorzeitig beendet wurde, werden die verbleibenden drei Leases als risikoarm eingestuft; davon endet ein Lease vertragsgemäß bereits im Jahr 2013.

#### 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

##### **Busbeschleunigung**

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg verfolgt das Ziel, das Bussystem in Hamburg bis zum Ende des Jahrzehnts zu einem der modernsten Busverkehrssysteme Europas zu entwickeln. Neben dem Vorhabenträger BWVI mit dem LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) ist die Hamburger Hochbahn AG wesentlich am Projekt beteiligt. Unter dem Begriff „Busbeschleunigung“ sind die kurz- und mittelfristig umzusetzenden Aktivitäten am Fahrweg und an den Haltestellen zusammengefasst. Zielsetzung sind die Sicherstellung einer höheren Leistungsfähigkeit (Kapazität) auf den bereits heute hoch belasteten MetroBus-Linien sowie gleichzeitig die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und der Zuverlässigkeit des Busverkehrs. Das Spektrum möglicher Maßnahmen umfasst dabei u. a. folgende Punkte:

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

Während zuvor die planerische Komponente im Vordergrund stand, ist im Jahr 2013 besonders für die MetroBus-Linie 5 die technische und bauliche Umsetzung vorgesehen. Bezogen auf die Linie 5 wird dies ein Bündel von Einzelmaßnahmen sowohl im Straßenraum als auch an ausgewählten Haltestellen sowie den technischen Streckeneinrichtungen betreffen. Durch die Umsetzung der genannten Maßnahmen sollen signifikante Verbesserungen für die Fahrgäste dieser Linie realisiert werden, und zwar in Form einer deutlichen Kapazitätssteigerung sowie einer verkürzten Reisezeit um 9 bis 10 Minuten im Gesamtverlauf der Linie. Mit einem Abschluss wesentlicher Maßnahmen auf der Linie 5 ist 2013 zu rechnen. Weitere Linien werden parallel geplant und in den Folgejahren optimiert.

#### **Linienverlängerung U4**

Parallel zur Betriebsaufnahme der U4 werden die Planungen zu deren Verlängerung weiter vorangetrieben. Die Verlängerung der Linie U4 ist vor dem Hintergrund der geplanten Bebauung der östlichen HafenCity erforderlich. Im Anschluss an die bereits fertiggestellte Haltestelle HafenCity Universität wird eine Streckenverlängerung um ca. 1,3 km bis hin zu den Elbbrücken mit einer zusätzlichen Haltestelle geplant. Dort ist eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn berücksichtigt. Ebenfalls enthalten ist in der Maßnahme die Errichtung einer unterirdischen Kehr- und Abstellanlage in unmittelbarem östlichen Anschluss an die bestehende Haltestelle HafenCity Universität. Im Jahr 2013 werden die erforderlichen Zustimmungen und Genehmigungen (Senat und Bürgerschaft, GVFG-Förderung) so rechtzeitig eingeholt, dass noch im laufenden Jahr mit den Bauarbeiten zur Realisierung begonnen werden kann. Unter Berücksichtigung dieser aktuellen Projektplanung ist eine Betriebsaufnahme der U4-Verlängerung für 2018 beabsichtigt.

#### **Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestellen**

Besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der Hamburger Hochbahn AG ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zu erleichtern. In diesem Zusammenhang wurde ein gesondertes Programm zur Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus von U-Bahn-Haltestellen aufgelegt. Mit dem Sonderprogramm sollen bis 2015 insgesamt 20 zusätzliche Haltestellen so gestaltet werden, dass diese die Ansprüche der Barrierefreiheit erfüllen. Dies betraf im Berichtsjahr 2012 neben den Haltestellen der Neubaustrecke der Linie U4 die Haltestellen Berliner Tor und Kellinghusenstraße. Im Jahr 2013 ist vorgesehen, insgesamt vier Haltestellen des Bestandsnetzes mit den Komponenten der Barrierefreiheit (Integration von Aufzugseinrichtungen, Bahnsteigteilerhöhungen, Orientierungshilfen für Sehbehinderte) auszurüsten. Um diese ehrgeizige Zielsetzung realisieren zu können, werden mehrere Haltestellen zu einem Großprojekt zusammengefasst und einzelne Haltestellen im „Wind Schatten“ von Brückenbauprojekten durchgeführt. Dazu war im März 2013 eine gut zweiwöchige Teilsperre der Linie U2 im Streckenabschnitt Hagenbecks Tierpark bis



Schlump nötig, um die barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestellen Osterstraße, Emiliensstraße und Christuskirche realisieren zu können. Die Haltestelle Kiwittdamm wird im Sommer 2013 im Rahmen eines Brückenbauprojekts auf dem betreffenden Streckenabschnitt umgestaltet.

### **Projekt switchh**

Mit dem Projekt switchh wurde im Jahr 2012 die Arbeit an einem zentralen Handlungsfeld der Unternehmensstrategie HOCHBAHN 2030 aufgenommen. switchh steht für die intelligente, komfortable Verknüpfung des hamburgischen ÖPNV mit ergänzenden Angeboten in Form moderner Pkw- und Fahrrad-Verleihsysteme für spezielle Bedarfe.

Kern der Mobilität im großstädtischen Ballungsraum der Metropolregion Hamburg sind auch künftig die Busse, Bahnen und Fähren des ÖPNV. Dies gilt insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Umfassende, preiswerte und bequem nutzbare ergänzende Mobilitätsangebote stärken die Inanspruchnahme des ÖPNV-Systems, da sie den Verzicht der Stadtbewohner auf den eigenen Pkw als permanente Rückfallebene individueller Mobilität fördern. Mit der Verlagerung individueller Mobilitätsbedürfnisse vom privaten Pkw zum ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten wird zugleich verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Herausforderungen Rechnung getragen, die insbesondere im aufwachsenden Wirtschaftsverkehr bei gleichzeitigem Trend zum urbanen Wohnen verbunden mit steigenden Ansprüchen an die dortige Lebensqualität bestehen.

Mit der Markteinführung im Frühjahr 2013 wird am zentralen ÖPNV-Knotenpunkt Berliner Tor die Möglichkeit geschaffen, bequem zwischen ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten (car2go, Europcar-Mietwagen, StadtRAD Hamburg, dem privaten Fahrrad sowie Taxen) umzusteigen bzw. diese zu kombinieren. Dazu werden auf einem mit einer Schrankenanlage abgegrenzten Parkplatzbereich rund 18 Stellplätze für die Miet-Pkw von car2go und Europcar als Partner im Pilotprojekt geschaffen. Die Fahrradstellplätze werden neu organisiert und eine gesicherte Abstellanlage für Fahrräder gebaut. Abgerundet wird das Angebot durch ein Servicegebäude, in dem neben Informationen und Beratungen rund um switchh auch die Leistungen einer HVV-Servicestelle sowie die einer Europcar-Station geboten werden.

Im Laufe des Jahres 2013 sollen bis zu vier weitere sogenannte Mobilitäts-Service-Punkte an geeigneten Standorten realisiert werden, mittelfristig sind 15 Mobilitäts-Service-Punkte geplant.

Die Mobilitätsplanung von unterwegs übernimmt dabei die bereits etablierte HVV-App, die im Rahmen des Projekts von der HOCHBAHN schrittweise um die ergänzenden Mobilitätsangebote erweitert wird.

HVV-Abonnenten, ProfiCard- sowie SemesterTicket-Inhaber können zudem ein Ergänzungsprodukt zu ihrem HVV-Abonnement erwerben, mit dem sie einen stark rabattierten und privilegierten Zugang zu den Mobilitätsangeboten von car2go und Europcar erhalten.

#### **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes**

Am 1. Januar 2013 ist die lang erwartete Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft treten. Damit wird das Gesetz insbesondere an die zum 3. Dezember 2009 in Kraft getretene EU-Verordnung 1370/2007 angepasst.

Das PBefG schränkt dabei insbesondere den Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit ein: Ein Verkehrsdienst, für den der Betreiber eine mit der öffentlichen Hand individuell vereinbarte Ausgleichsleistung i.S.d. VO 1370/2007 erhält, ist künftig nicht mehr eigenwirtschaftlich, sondern gemeinwirtschaftlich.

Die in der VO 1370/2007 enthaltene Option der Direktvergabe an einen internen Betreiber (Art. 5 Abs. 2) wird durch das novellierte PBefG ausdrücklich bestätigt. Außerdem wird das Rangverhältnis eigenwirtschaftlicher Verkehre gegenüber den vom Aufgabenträger nach Maßgabe der VO 1370/2007 bestellten gemeinwirtschaftlichen Verkehren geordnet. Schließlich regelt das novellierte PBefG eine Übergangsfrist für von Art. 5 Abs. 2 bis 4 VO 1370/2007 abweichende Vergaben und es bestätigt den Bestandsschutz für vor seinem Inkrafttreten vorgenommene Betrauungen.

Vor dem Hintergrund dieser Übergangsregelungen kann die Betrauungsvereinbarung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN aus dem Jahre 2009 herangezogen werden, die für die Buslinien noch bis zum 26. November 2019 gilt. Diese Altbetrauung wirkt für die U-Bahn-Linien sogar bis zum 26. Mai 2031. Die Betriebsleistungen der HOCHBAHN sind somit vorläufig gesichert, ohne dass die HOCHBAHN bereits aktuell die Voraussetzungen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber nach der VO 1370/2007 erfüllen muss.

#### **Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN**

Die HOCHBAHN geht in der Erfolgsplanung 2013 von einem Defizit in Höhe von 63,8 Mio. € und einem Kostendeckungsgrad von 88,3 % aus. Die Defiziterhöhung im Vergleich zum Geschäftsjahr 2012 resultiert überwiegend aus Sondereffekten des Berichtsjahres. Eine strukturelle Ergebnisverschlechterung gegenüber dem Vorjahr kann voraussichtlich trotz quantitativer und qualitativer Leistungsausweitungen aufgrund der Fahrgastzahlensteigerungen vermieden werden. Dabei wird unterstellt, dass höhere Kosten im Zuge von Leistungsausweitungen, insbesondere durch den erstmalig ganzjährigen Betrieb der U-Bahn-Linie U4, durch gleichzeitige Kostenreduzierungen in allen Unternehmensbereichen kompensiert werden können.

Im Jahr 2014 erwartet die HOCHBAHN ein Ergebnis in ähnlicher Größenordnung wie in 2013.

# JAHRESABSCHLUSS

<b>58</b>	<b>BILANZ</b>
<b>59</b>	<b>GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>
<b>60</b>	<b>ANLAGENSPIEGEL</b>
<b>62</b>	<b>ANHANG</b>
<b>65</b>	<b>Bilanzerläuterungen</b>
<b>69</b>	<b>Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung</b>
<b>72</b>	<b>Sonstige Angaben</b>
<b>77</b>	<b>Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2012</b>
<b>78</b>	<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS</b>



# Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT  
zum 31. Dezember 2012

## AKTIVA

in T€	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
<b>A. Anlagevermögen</b>			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		5.775	4.493
II. Sachanlagen		467.845	475.268
III. Finanzanlagen		146.140	142.295
		<b>619.760</b>	<b>622.056</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
I. Vorräte	(1)	13.763	13.388
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	92.907	91.197
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		6.166	3.457
		<b>112.836</b>	<b>108.042</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>57</b>	<b>147</b>
		<b>732.653</b>	<b>730.245</b>

## PASSIVA

in T€	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
<b>A. Eigenkapital</b>			
I. Gezeichnetes Kapital	(3)+(4)	88.938	88.938
II. Kapitalrücklage	(4)	48.050	48.050
III. Gewinnrücklagen	(4)	5.446	5.446
		<b>142.434</b>	<b>142.434</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(5)	<b>209.902</b>	<b>200.800</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(6)	<b>376.338</b>	<b>376.319</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>3.979</b>	<b>10.692</b>
		<b>732.653</b>	<b>730.245</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

in T€	Anhang	2012	2011
1. Umsatzerlöse	(7)	418.883	391.084
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		18.018	13.059
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	50.333	44.556
<b>4. Gesamtleistung</b>		<b>487.233</b>	<b>448.699</b>
5. Materialaufwand	(9)	-202.776	-193.559
6. Personalaufwand	(10)	-214.889	-207.355
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	-59.331	-59.571
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-49.207	-32.166
9. Beteiligungsergebnis	(13)	7.998	8.308
10. Zinsergebnis	(14)	-21.340	-18.466
<b>11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-52.312</b>	<b>-54.110</b>
12. Außerordentliche Aufwendungen/ Außerordentliches Ergebnis	(15)	-898	-1.080
13. Sonstige Steuern		-465	-372
14. Erträge aus Verlustübernahme		53.674	55.562
<b>15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

# Anlagenspiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT

in T€	AHK Stand am 01.01.2012	Zugänge
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	31.245	759
2. Geleistete Anzahlungen	1.891	2.107
	<b>33.137</b>	<b>2.866</b>
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	44.917	77
b) Bauten auf fremden Grundstücken		
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	165.550	2.172
bb) Übrige Bauten	72.898	918
	<b>283.365</b>	<b>3.167</b>
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	367.165	7.239
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	558.738	19.912
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	61.456	1.059
	<b>987.359</b>	<b>28.210</b>
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		
a) Betriebs- und Geschäftsausstattung (+ GWG)	80.457	4.984
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	26.014	14.690
	<b>1.377.195</b>	<b>51.051</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	129.063	25
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.013	58
3. Beteiligungen	1.041	
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	2.375	3.963
5. Sonstige Ausleihungen	7.803	
	<b>142.295</b>	<b>4.046</b>
<b>Summe</b>	<b>1.552.626</b>	<b>57.963</b>



Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen (kumuliert)	Buchwerte 31.12.2012	Buchwerte 31.12.2011	Abschreibungen 2012
682	821	30.050	2.093	2.601	2.088
	-316		3.682	1.891	
<b>682</b>	<b>505</b>	<b>30.050</b>	<b>5.775</b>	<b>4.492</b>	<b>2.088</b>
2.175		27.345	15.474	16.057	660
1.440	1.622	135.295	32.609	33.498	4.079
692	160	52.069	21.215	21.886	1.749
<b>4.307</b>	<b>1.782</b>	<b>214.709</b>	<b>69.298</b>	<b>71.441</b>	<b>6.488</b>
18.054	5.383	264.358	97.375	95.311	10.553
7.659	2.346	334.949	238.388	245.614	29.419
1.214	161	45.766	15.695	17.008	2.533
<b>26.927</b>	<b>7.890</b>	<b>645.073</b>	<b>351.458</b>	<b>357.933</b>	<b>42.504</b>
2.329	2.359	66.216	19.256	19.880	7.958
335	-12.536		27.833	26.014	292
<b>33.898</b>	<b>-505</b>	<b>925.998</b>	<b>467.845</b>	<b>475.268</b>	<b>57.242</b>
			129.088	129.063	-
200			1.871	2.013	-
			1.041	1.041	-
			6.338	2.375	-
			7.803	7.803	-
<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>146.141</b>	<b>142.295</b>	<b>-</b>
<b>34.780</b>	<b>0</b>	<b>956.048</b>	<b>619.761</b>	<b>622.055</b>	<b>59.331</b>

# Anhang

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2012

## Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2012 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 Konzernlagebericht. 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. Abweichend von den Vorjahren wurden im Geschäftsjahr 2012 und im Vorjahr angeschaffte Brennstoffzellenhybridbusse über eine verkürzte Nutzungsdauer von zwei Jahren statt bislang vier Jahren abgeschrieben.

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

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

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

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

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

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 Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von elf Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 4,84 % p. a. (Vorjahr: 4,93 % 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 2012 ergeben sich hieraus bei den Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen Fehlbeträge von 6.138 T€ für laufende Pensionen und 4.639 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 3,95 % p. a. (Vorjahr: 3,82 % p. a.) und 5,05 % p. a. (Vorjahr: 5,14 % 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€	2012	2011
Hilfs- und Betriebsstoffe	13.404	13.029
Waren	359	359
	<b>13.763</b>	<b>13.388</b>

**(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

in T€	2012	2011
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.521	7.481
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	21.707	26.217
davon aus Lieferungen und Leistungen/Verbindlichkeiten	(-2.961)	(1.024)
davon aus sonstigen Forderungen	(24.668)	(25.193)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.767	1.773
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.767)	(1.773)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	37.625	40.571
davon aus Lieferungen und Leistungen	(36.345)	(35.121)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(1.280)	(5.450)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	19.287	15.154
<b>Summe</b>	<b>92.907</b>	<b>91.196</b>

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind 34 T€ (Vorjahr: 51 T€) mit einer Restlaufzeit über einem Jahr enthalten.

### (3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2012 € 88.938.200,00 und teilt sich wie folgt auf:

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

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 01.01.2012 / Stand zum 31.12.2012	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€	2012	2011
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	41.687	38.637
Sonstige Rückstellungen	168.215	162.163
	<b>209.902</b>	<b>200.800</b>

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen der HOCHBAHN enthalten u. a. auch Verpflichtungen zur Gewährung kostenfreier Pensionärsfahrkarten und verbilligter Ehegattenfahrkarten gegenüber Leistungsanwärtern, die nach dem 1. Januar 1987 entstanden sind. Für Verpflichtungen gegenüber Leistungsempfängern und Anwärtern, die ihre Ansprüche vor dem 1. Januar 1987 erworben haben, besteht ein Fehlbetrag für laufende Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 22.187 T€ sowie für Anwartschaften von 8.619 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von rund 114 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, 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€	2012			2011		
	davon Restlaufzeit			davon Restlaufzeit		
	insges.	bis 1 Jahr	über 5 Jahre	insges.	bis 1 Jahr	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	294.844 <sup>1)</sup>	27.604	154.543	299.143 <sup>1)</sup>	26.098	164.858
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.979	24.979	0	23.195	23.195	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	31.346	31.346	0	26.878	26.878	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(5.333)	(5.333)	(0)	(7.134)	(7.134)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(26.013)	(26.013)	(0)	(19.744)	(19.744)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.118	2.118	0	1.976	1.976	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.118)	(2.118)	(0)	(1.976)	(1.976)	(0)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	23.051	23.051	0	25.127	25.127	0
davon aus Steuern	(2.618)	(2.618)	(0)	(2.463)	(2.463)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.146)	(1.146)	(0)	(1.133)	(1.133)	(0)
<b>Summe</b>	<b>376.338</b>	<b>109.098</b>	<b>154.543</b>	<b>376.319</b>	<b>103.274</b>	<b>164.858</b>

<sup>1)</sup> Die Verbindlichkeiten gegenüber inländischen Kreditinstituten sind durch Negativklauseln besichert.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (7) Umsatzerlöse

in T€	2012	2011
Personennahverkehr <sup>1)</sup>	381.712	352.440
Vermietung und Verpachtung (einschl. Vermietung von Werbeflächen)	13.913	13.624
Sonstiges	23.257	25.020
	<b>418.882</b>	<b>391.084</b>
davon aperiodisch <sup>2)</sup>	19.384	9.445

<sup>1)</sup> Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG (Schülerverkehr) sowie § 148 SGB IX (Beförderung Schwerbehinderter) zusammen.

Die endgültige Einnahmenezuschreibung des HVV für das Jahr 2012 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der HVV GmbH.

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

<sup>2)</sup> 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 18.479 T€), die z. T. aufgrund vorläufiger Bescheide vereinnahmt wurden.

### (8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2012	2011
Sonstige betriebliche Erträge	50.333	44.556
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)	8.801	6.663

### (9) Materialaufwand

in T€	2012	2011
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	56.202	52.230
Aufwendungen für bezogene Leistungen	146.574	141.329
	<b>202.776</b>	<b>193.559</b>



### (10) Personalaufwand

in T€	2012	2011
Löhne und Gehälter	176.067	168.616
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	38.821	38.739
	<b>214.888</b>	<b>207.355</b>
davon für Altersversorgung	4.740	5.776
davon aperiodisch (im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Zuführung zur Wettbewerbsrückstellung)	13.320	18.413

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 2012 6.504 T€.

### (11) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr wie folgt vorgenommen:

in T€	2012	2011
Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB	292	1.458

### (12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von 556 T€. Diese resultieren im Wesentlichen aus Entschädigungszahlungen in Höhe von 180 T€, der Weiterberechnung von Handwerkerleistungen in Höhe von 165 T€, dem Selbstbehalt bei Haftpflichtleistungen in Höhe von 94 T€ und sonstigen Dienstleistungen in Höhe von 61 T€.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Aufwendungen aus Währungsumrechnung in Höhe von 4 T€ (Vorjahr: 2 T€).

**(13) Beteiligungsergebnis**

in T€	2012	2011
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	4.800	5.479
Erträge aus Beteiligungen	3.198	2.829
davon aus verbundenen Unternehmen	(3.198)	(2.817)
	<b>7.998</b>	<b>8.308</b>

**(14) Zinsergebnis**

in T€	2012	2011
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	767	752
davon aus verbundenen Unternehmen	(737)	(745)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	751	997
davon aus verbundenen Unternehmen	(392)	(385)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 22.858	- 20.215
davon an verbundene Unternehmen	(- 92)	(- 196)
davon aus Aufzinsungen	(- 9.905)	(- 7.336)
	<b>- 21.340</b>	<b>- 18.466</b>

**(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€	2012	2011
Abschlussprüfungsleistungen	88	88
Andere Bestätigungsleistungen	27	27
Sonstige Leistungen	87	24
	<b>202</b>	<b>139</b>

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

Zu Beginn des Jahres bestanden drei Finanzierungs-Leasingverträge für U-Bahn-Fahrzeuge sowie eine Leasingtransaktion über QTE (Qualified Technological Equipment), welche zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurden. Die QTE-Leasingtransaktion wurde zum 13. Juni 2012 einvernehmlich beendet. Aus der vorzeitigen Vertragsbeendigung wurden Erträge aus Barwertvorteilen in Höhe von 3.968 T€ erzielt. Aus den drei Finanzierungs-Leasingverträgen für U-Bahn-Fahrzeuge ergibt sich gegenüber ausländischen Leasinggebern eine Haftung in Höhe von 217.810 T€, für die in gleicher Höhe Rückgriffsforderungen gegenüber drei inländischen und zwei ausländischen Kreditinstituten bestehen. Nachdem ein Finanzierungs-Leasingvertrag für U-Bahn-Fahrzeuge am 2. Januar 2013 ausgelaufen ist, besteht die Haftung gegenüber ausländischen Leasinggebern nur noch in Höhe von 123.412 T€. Die Verbindlichkeiten werden durch die Sicherungsübereignung von U-Bahn-Fahrzeugen besichert. Aus einer Cross-Border-Leasingtransaktion 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 ratierlich deckungsgleich verrechnet werden.



#### Risiken und Vorteile

Aus den Cross-Border-Lease-Transaktionen konnte die HOCHBAHN Barwertvorteile erzielen. Die zum 31. Dezember 2012 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen 3.972 T€.

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

#### Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurden zwei Darlehen in NZD (92.925 T€) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus gegebenenfalls entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrags- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der Mark-to-Market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt +10.657 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 9.744 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 205.122 T€. Hierin sind 1.103 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

**(20) Angaben zu den Arbeitnehmern**

	<b>2012</b>	2011
Betrieb und Infrastruktur	3.580	3.507
Unternehmenssteuerung, Vertrieb und Zentrale Dienstleistungen	460	437
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	394	392
	<b>4.434</b>	<b>4.336</b>
Auszubildende	113	115

**(21) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Die im Geschäftsjahr 2012 an die Mitglieder des Aufsichtsrats gezahlten Sitzungsgelder betragen 11 T€ (80 € pro Teilnehmer und Sitzung).

Die Gesamtbezüge des Vorstands beliefen sich auf 1.183 T€, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	Herr Elste	Herr Sieg	Frau Riedel	Herr König
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	240	200	175	175
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	12	22	13	18
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	120	98	55	55
<b>Summe</b>	<b>372</b>	<b>320</b>	<b>243</b>	<b>248</b>

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt 5.290 T€. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2012 430 T€ gezahlt.

**(22) Organe der Gesellschaft****Mitglieder des Aufsichtsrats****Frank Horch, Hamburg**Vorsitzender, Senator,  
Behörde für Wirtschaft,  
Verkehr und Innovation (FHH)**Dietmar Stretz\*, Hamburg**Stellvertretender Vorsitzender,  
Fachbereichsleiter Verkehr, ver.di**Martin Huber, Hamburg**Amtsleiter, Behörde für Wirtschaft,  
Verkehr und Innovation,  
seit 26. Juli 2012**Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg**

Senatsdirektorin, Finanzbehörde (FHH)

**Ludwig Görtz, Hamburg**Vorsitzender des Verwaltungsrats,  
Schuhhaus Ludwig Görtz GmbH**Andreas Rieckhof, Hamburg**Staatsrat, Behörde für Wirtschaft,  
Verkehr und Innovation (FHH)**Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Hamburg**Geschäftsführer, HGV Hamburger  
Gesellschaft für Vermögens- und  
Beteiligungsmanagement mbH**Dr. Andreas Mattner, Hamburg**Geschäftsführer, ECE  
Projektmanagement GmbH & Co. KG**Dr. Martin Willich, Hamburg**

Jurist und Kaufmann

**Max Leininger\*, Hamburg**

Gewerkschaftssekretär, ver.di

**Klaus Ceglecki\*, Hamburg**Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats  
der HOCHBAHN**Karin Fritsche\*, Hamburg**Bereichsleiterin, TERE  
Gebäudedienste GmbH**Ingomar Spieß\*, Hamburg**Abteilungsleiter Umweltschutz,  
Arbeitssicherheit und Brandschutz,  
Datenschutzbeauftragter der HOCHBAHN**Fred Warwas\*, Hamburg**Fachbereichsleiter Technische Dienstleis-  
tungen, TERE Gebäudedienste GmbH**Hans-Jürgen Wendland\*, Hamburg**

Betriebsratsvorsitzender der HOCHBAHN

**Wolfgang Zwickert\*, Hamburg**Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender  
der HOCHBAHN**Ausgeschiedene Mitglieder  
des Aufsichtsrats**

zum 26. Juli 2012

**Dr. Horst-Michael Pelikahn, Hamburg**Staatsrat, Behörde für Wissenschaft und  
Forschung (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.

Aleinige Anteilseignerin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

## **(24) Jahresergebnis**

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

Hamburg, den 28. März 2013

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft  
Der Vorstand



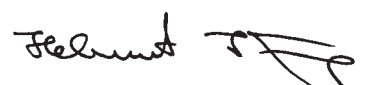
Günter Elste



Ulrike Riedel



Ulrich Sieg



Helmut König



## ANTEILSBESITZ DER HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2012<sup>1)</sup>

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital T€	Beteiligung		Ergebnis 2012 T€	Beherrschungs- und Gewinnab- führungsvertrag
		Name	%		
BeNEX GmbH, Hamburg	58.357	HOCHBAHN	51,0	552	–
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 <sup>2)</sup>
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSG Hanseatische Siedlungs- gesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	100,0	0	ja <sup>3)</sup>
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	56.038	HOCHBAHN	100,0	7	–
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungs- gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	2.885	–
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 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

<sup>3)</sup> Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 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, 28. März 2013

RBS RoeverBroennerSusat GmbH & Co. KG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft

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

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2012 durch mündliche und schriftliche Berichte des Vorstands regelmäßig über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen. Der Aufsichtsrat hat einen Finanzausschuss, einen Verkehrsausschuss und den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss gebildet. Auf den Vermittlungsausschuss hat der Aufsichtsrat auch die Aufgaben eines Personalausschusses übertragen. Im Geschäftsjahr 2012 haben der Aufsichtsrat vier Sitzungen, der Finanzausschuss zwei Sitzungen, der Verkehrsausschuss acht Sitzungen (davon zwei Sondersitzungen zur Befassung mit der Strategie HOCHBAHN 2030 sowie vier Sondersitzungen im Zusammenhang mit Expansionsvorhaben) und der Vermittlungsausschuss eine Sitzung (in seiner Funktion als Personalausschuss) abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2012 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten RBS RoeverBroenner-Susat GmbH & Co. KG, Hamburg, geprüft worden. Die Prüfung hat keine Beanstandungen ergeben. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde erteilt.

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

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

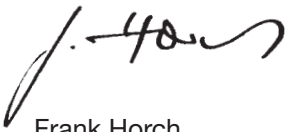


Der Aufsichtsrat dankt dem am 26. Juli 2012 ausgeschiedenen Mitglied und Vorsitzenden des Verkehrsausschusses Herrn Staatsrat Dr. Horst-Michael Pelikahn für seine engagierte und konstruktive Tätigkeit. An die Stelle von Staatsrat Dr. Horst-Michael Pelikahn ist Herr Martin Huber am 26. Juli 2012 von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat und durch den Aufsichtsrat zum Vorsitzenden des Verkehrsausschusses gewählt worden.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2012 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 20. Juni 2013

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 2012 bis zum 31. Dezember 2012 die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von dem Vorstand und den Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte).

Die Tochtergesellschaften der HOCHBAHN

**Alster-Touristik GmbH (ATG)**

**Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)**

**HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)**

**BeNEX GmbH (BeNEX)**

**TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)**

haben im Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2012 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

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

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

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

- **4.2.2 HCGK:**

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

Aufgrund des Gesellschafterstatus der HOCHBAHN werden Mitglieder der Geschäftsführung der Tochtergesellschaften ATG, FFG, HADAG, 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 der Tochtergesellschaft BeNEX fehlt als Bestandteil der variablen Vergütung eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung sowie bei BeNEX und TEREK eine Ziel- und Leistungsvereinbarung zur Verbesserung des Umweltschutzes (Klima-Tantieme). Es ist für die vorgenannten Tochtergesellschaften geplant, alle im HCGK geforderten Komponenten bei den Vergütungen der Mitglieder der Geschäftsführung umzusetzen.

- **4.2.6 HCGK:**

*„Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung soll einzeln – aufgeteilt nach erfolgsunabhängigen, erfolgsbezogenen und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung – im Anhang des Jahresabschlusses offengelegt werden.“*

Bei den Tochtergesellschaften FFG und TEREK erfolgt eine entsprechende Aufstellung der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung im Anhang des Jahresabschlusses. Bei der Tochtergesellschaft BeNEX wird entsprechend der Anforderung des Gesellschafters INPP die Gesamtsumme der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung ausgewiesen. Bei den Tochtergesellschaften ATG und HADAG entfällt der Ausweis der Vergütung der Geschäftsführung aufgrund der hier vorliegenden Personalgestellung der HOCHBAHN.

- **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. Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll über besondere Kenntnisse in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll kein ehemaliges Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft und nicht der amtierende Aufsichtsratsvorsitzende sein.“

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

Hamburg, den 15. April 2013

Hamburg, den 12. April 2013

Günther Elste Vorstand  
 Ulrike Riedel  
 Ulrich Sieg  
 Helmut König

Frank Horch  
 Aufsichtsrat, Vorsitzender

## Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



**agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG** ([www.agilis.de](http://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: 153



**ATG Alster-Touristik GmbH** ([www.alstertouristik.de](http://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](http://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: 34



Fahrzeugtechnik  
Handwerk + Innovation

**FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH** ([www.ffg-hamburg.de](http://www.ffg-hamburg.de))

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Instandhaltung von Nutzfahrzeugen aller Art, insbesondere von Bussen; technisches und kaufmännisches Flottenmanagement für die Busflotte der HOCHBAHN, Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen der U-Bahn, Entwicklung, Bau und Umbauten von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 270



**Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH** ([www.jasper.de](http://www.jasper.de))

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadtbusse: 98; angemietete Dieselhybridbusse: 7; Reisebusse: 5; angemietete Gelenkbusse: 13 | Mitarbeiter: 311



**HADAG Seetouristik und Fährdienst AG** ([www.hadag.de](http://www.hadag.de))

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Personenverkehr mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe | Schiffe: 22 | Mitarbeiter: 82



**HanseCom** ([www.hansecom.com](http://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: 154



**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: 403



**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: 2040 | Mitarbeiter: 45



**HW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH**

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



**hySOLUTIONS GmbH** ([www.hysolutions-hamburg.de](http://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: 45; angemietete Dieselhybridbusse: 5 | Mitarbeiter: 126



#### **TEREK Gebäudedienste GmbH** ([www.terek.de](http://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: 1 636



#### **Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH** ([www.zob-hamburg.de](http://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](mailto:info@hochbahn.de)  
[www.hochbahn.de](http://www.hochbahn.de)

## **Redaktion**

Bereich Marketing und Kommunikation  
Bereich Strategische Unternehmenssteuerung  
Bereich Finanzen und Controlling

## **Konzept und Gestaltung**

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG

## **Fotografie**

Dirk Uhlenbrock  
Wolfgang Huppertz  
Marc-Oliver Schulz  
Haltestelle HafenCity Universität:  
Raupach Architekten/Pfarré Lighting  
Design/Strauss+Pedrazzini  
Haltestelle Überseequartier:  
netzwerkarchitekten  
Kontorhausviertel:  
[christoph bellin](http://christophbellin.com), [bildarchiv-hamburg.de](http://bildarchiv-hamburg.de)

Hamburger Hochbahn AG  
Steinstraße 20, 20095 Hamburg  
[www.hochbahn.de](http://www.hochbahn.de)