

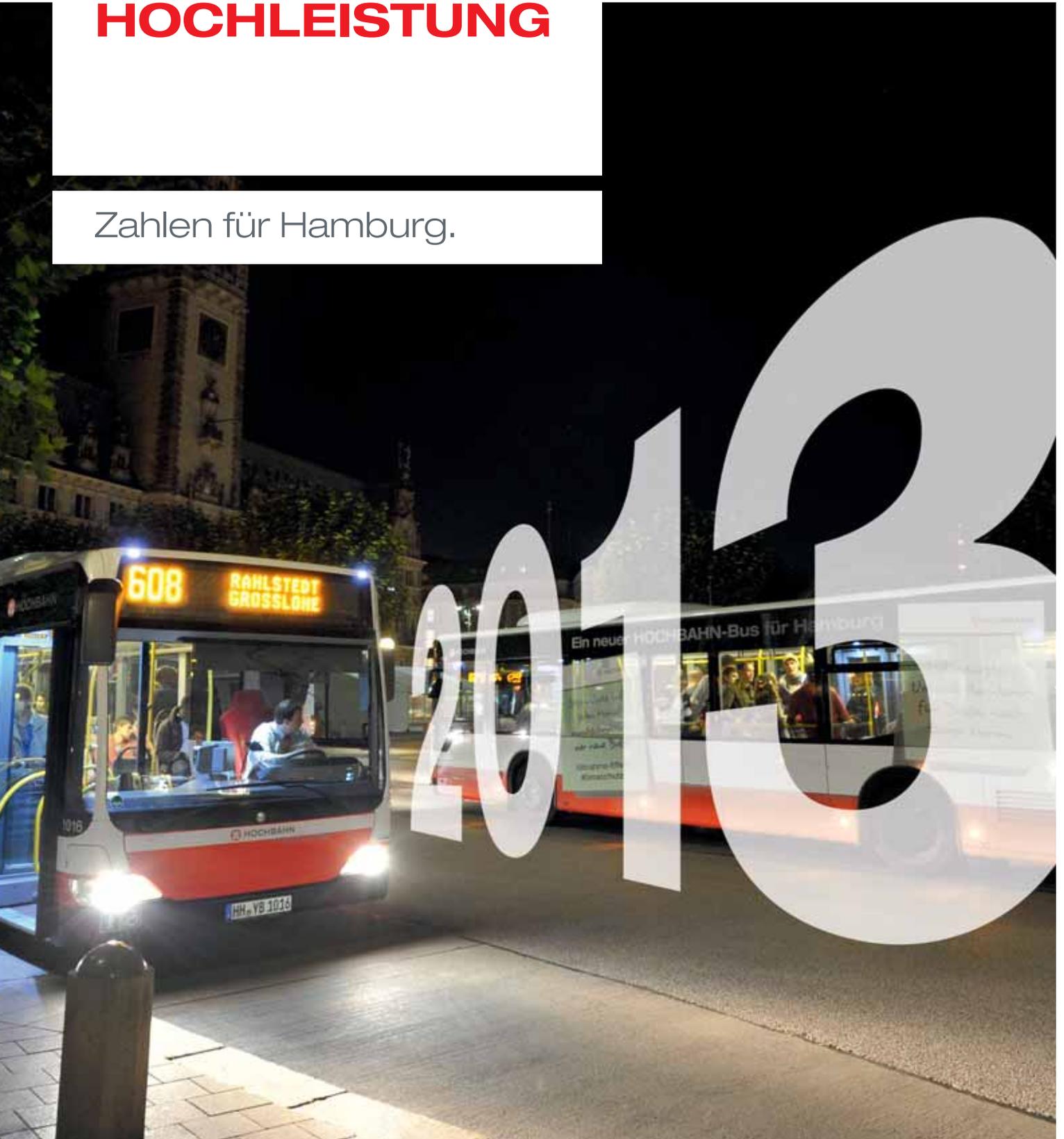


HOCHBAHN

Unternehmensbericht 2013

HOCHLEISTUNG

Zahlen für Hamburg.





DIE HAMBURGER HOCHBAHN AG

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

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

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

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

Kennzahlen

	2013	2012	2011
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	424,3	418,8	391,1
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	53,5	53,7	55,6
Kostendeckungsgrad (in %)	90,3	90,2	89,2
Anlagevermögen	661,2	619,8	622,1
Bilanzsumme	776,4	732,7	730,2
Bruttoinvestitionen	143,8	97,7	100,1
Mitarbeiter			
	4.836	4.670	4.541
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ¹⁾	218,0	214,8	204,1
Personen-Kilometer (in Mio.)	1.301,6	1.282,4	1.218,5
Investitionen (in Mio. €)	97,8	72,8	75,8
U-Bahn-Wagen	764	752	740
Linien	4	4	3
Haltestellen	91	91	89
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ¹⁾	217,4	214,2	216,7
Personen-Kilometer (in Mio.)	676,2	666,2	674,3
Investitionen (in Mio. €)	42,2	22,6	21,3
Busse	777	728	724
Linien	111	111	112
Haltestellen	1.317	1.314	1.312

¹⁾ 2013: vorläufige Zahlen

INHALT

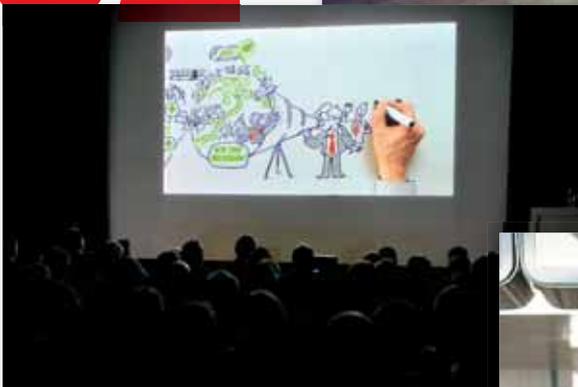
06	DAS JAHR IM ÜBERBLICK
12	MANAGEMENT
12	Prolog des Aufsichtsratsvorsitzenden
14	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden Günter Elste
16	Der Vorstand
18	ZAHLEN FÜR HAMBURG
34	LAGEBERICHT
35	Grundlagen des Unternehmens
40	Wirtschaftsbericht
50	Nachtragsbericht
50	Prognose-, Chancen- und Risikobericht
59	JAHRESABSCHLUSS
60	Bilanz
61	Gewinn- und Verlustrechnung
62	Anlagenspiegel
64	Anhang
80	WEITERE INFORMATIONEN
80	Bestätigungsvermerk
82	Bericht des Aufsichtsrats
84	Entsprechenserklärung
88	Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften
	Impressum

DAS JAHR IM ÜBERBLICK

01



02



03



04



01 JANUAR

BARRIEREFREIER AUSBAU – HOCHBAHN VERFÜNFFACHT TEMPO

Hamburg wird geliftet. Bequemes Ein-, Um- und Aussteigen für alle ist das Ziel – überall und immer. Im Januar werden die Haltestellen für die erste Programmphase bekanntgegeben, die gemeinsam mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, dem Hamburger Verkehrsverbund, der Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen und dem Landes-Seniorenbeirat identifiziert wurden. Bis zum Jahresende kann der Umbau von vier Haltestellen – Osterstraße, Kiwittdmoor, Emilienstraße und Christuskirche – abgeschlossen werden. Im kommenden Jahr folgen sieben weitere. Dank des senatsgeförderten Programms werden 2015 bereits 63 Prozent des in Teilen über 100 Jahre alten U-Bahn-Systems barrierefrei sein.

02 FEBRUAR

GEMEINSAM WEITER DENKEN – HOCHBAHN 2030

Eine Führungskräftekonferenz ist der Auftakt für eine großangelegte Informationsoffensive zur künftigen Unternehmensstrategie. Damit alle über 4 800 Hochbahnerinnen und Hochbahner auch weiterhin an einem Strang ziehen, erfahren sie im April aus allererster Hand, wohin die Reise geht. Die Strategie HOCHBAHN 2030, persönlich erläutert und persönlich vermittelt von den vier Mitgliedern des Vorstands, auf zehn begeistert wahrgenommenen Veranstaltungen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und mit Raum für Ideenaustausch und individuelle Visionen. Richtung Zukunft, einsteigen bitte.

03 MÄRZ

NEUE STIMMEN IN DER U-BAHN – BÜRGER HABEN DAS WORT

Unter dem Motto „Ihre Stimme für Hamburg“ suchen HOCHBAHN und NDR Hamburgerinnen und Hamburger, die ihre Lieblingshaltestelle ansagen möchten. Über 2 000 HOCHBAHN-Fans bewerben sich. Die Gewinner geben der U-Bahn für mehrere Wochen ihre Stimme. Gemeinsam mit Jan Fedder, Udo Lindenberg, Lotto King Karl, Smudo, Roger Willemssen, Jan Delay, Jasmin Wagner, Carlo von Tiedemann und Anke Harnack. Ab Juli übernimmt die NDR-Moderatorin Anke Harnack und die Stimme der professionellen Sprecherin begleitet die Fahrgäste durch das Netz.

04 APRIL

AUSGEZEICHNET – FAHRGASTPREIS FÜR DIE HOCHBAHN-WACHE

Seit 2005 verleiht der gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN jährlich den deutschen Fahrgastpreis. Ausgezeichnet werden Personen, Organisationen oder Betriebe, die sich besonders für die Belange der Fahrgäste eingesetzt haben. 2013 kann die HOCHBAHN-WACHE den begehrten Preis entgegennehmen. Ihre rund 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen tagtäglich freundlich und kompetent für Sicherheit und Ordnung an den Haltestellen und in den Fahrzeugen der HOCHBAHN. Auch das Krisenmanagement wird als Teil des Sicherheitskonzepts gewürdigt. Die enge Abstimmung mit Polizei und Feuerwehr bei Großveranstaltungen und der Einsatz von Nothelfern, die sogar noch vor dem Krankenwagen Erste Hilfe am Fahrgast leisten – all das findet PRO BAHN besonders auszeichnungswürdig.

05 MAI

MOBILITÄT NEU ARRANGIERT – SWITCHH VERBINDET HAMBURG

Senator Frank Horch, Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, gibt auf der offiziellen Auftaktveranstaltung den Startschuss für das innovative zweijährige Pilotprojekt switchh, das verschiedene Mobilitätsangebote in der Hansestadt miteinander verknüpft. Von Bus, Schnellbahn und Fähre über Europcar-Mietwagen bis hin zu StadtRAD, Taxi und car2go. Mehr Abstellplätze und verschließbare Boxen für das private Rad runden das Angebot am ersten switchh Punkt Hamburgs ab. Zeitgleich mit seiner Eröffnung am Berliner Tor geht die neue Mobilitätsplattform für Auskunft und Buchung online, und mit der switchh Card erhält der Kunde nicht nur den Schlüssel zur flexiblen Mobilität und zu exklusiven Kundenvorteilen, sondern kann auch das car2go-Fahrzeug öffnen.

06 JUNI

ELBBRÜCKEN IN SICHT – BAHN FREI FÜR DIE U4-VERLÄNGERUNG

Mit dem feierlichen Spatenstich beginnen die Bauarbeiten für die Verlängerung der jüngsten Hamburger U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken. 2018 sollen die Bauarbeiten der 1,3 Kilometer langen Strecke abgeschlossen und auch die östliche HafenCity optimal an das Hamburger Schnellbahn-Netz angebunden sein. In den Quartieren Baakenhafen und Elbbrücken entstehen 2 800 Wohnungen und Arbeitsplätze für 20 000 Menschen. Mit der U4 haben sie bei Einzug bereits eine leistungsfähige und attraktive Anbindung an die Hamburger Innenstadt vor der Tür. An der neuen U4-Haltestelle Elbbrücken entsteht ein zusätzlicher Übergang zur S-Bahn – und Hamburg wächst durch die neuen Verbindungen weiter zusammen.

07 JULI

LÖWEN IM BUS – HERZLICH WILLKOMMEN IN HAMBURG

Einmal im Jahr trifft sich der Lions Club, weltweit die größte Wohltätigkeitsorganisation, zu seiner erweiterten Mitgliederversammlung. Fünf Tage lang sind 25 000 Teilnehmer aus 130 Ländern in Hamburg zu Gast. Die HOCHBAHN schafft beste Verbindungen zwischen 75 Hotels und zwei Veranstaltungsorten. Mit bis zu 170 Bussen auf zehn Sonderlinien, ohne Abstriche beim gewohnten Angebot. Nach dem Kirchentag ist die Lions Convention die zweite Großveranstaltung mit extremem Besucheraufkommen innerhalb von acht Wochen, bei der die HOCHBAHN hoch professionell für verlässliche Mobilität sorgt. Und so auch die touristische Anziehungskraft ihrer Stadt stärkt.

08 AUGUST

GRÜNER SÜDEN – NEUE HYBRIDBUSSE IM HOCHBAHN-KONZERN

„Grüne“ Busse hat die HOCHBAHN als Vorreiter in Sachen neue Antriebstechnologien seit Jahren im Einsatz. Jetzt wächst die umweltfreundliche und ressourcenschonende Busflotte weiter – mit 15 diesel-elektrischen Hybridbussen bei den HOCHBAHN-Töchtern JASPER und Süderelbe Bus GmbH. Sie verbrauchen rund 20 Prozent weniger Kraftstoff als konventionelle Dieselbusse. Bremsenergie wird in einer Batterie gespeichert und beim Anfahrvorgang für den Elektroantrieb genutzt. Der Lärmpegel sinkt, der CO₂-Ausstoß auch. Bei der symbolischen Übergabe auf dem Gelände der Internationalen Gartenschau präsentiert sich der neue „Grüne“ bepflanzt als 81ster Garten auf der igs. Für rund eine Woche wird der BlumenBus als „Klimabotschafter des ÖPNV“ für die igs-Besucher erlebbar. Danach nimmt er seinen Liniendienst südlich der Elbe auf.

05



06



07



08

09



10



11



12



09 SEPTEMBER

GRINDEL ENTKNOTET – VORFAHRT FÜR HAMBURG. VIA BUS

Hamburg macht sein Bussystem fit für die Zukunft. Mit dem Abschluss der Umbaumaßnahmen am Grindel ist ein wichtiger Meilenstein erreicht – drei Wochen früher als geplant. Seit April wurde die Großkreuzung Grindelallee/Hallerstraße/Beim Schlump neu gestaltet. Ein Sonderbordstein minimiert den Einstiegspalt und macht den Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, aber auch Eltern mit Kinderwagen deutlich einfacher. Die Eimsbütteler haben jetzt eine Haltestelle direkt vor ihrem Bezirksamt und damit kürzere Wege. Hinter die Kreuzung verlegte Haltestellen sorgen dafür, dass die Busse nach dem Fahrgastwechsel ohne weiteren Ampelhalt losfahren können. Insgesamt konnten durch die Umbaumaßnahmen die Kapazitäten auf dem Abschnitt in die Innenstadt deutlich gesteigert werden: In den Hauptverkehrszeiten fährt jetzt alle 2,5 Minuten ein Bus.

10 OKTOBER

PREISWÜRDIG – SICHERHEIT MOBIL

Die Hochschule der Polizei Hamburg vergibt den Hamburger Sicherheitspreis an die HOCHBAHN-WACHE. Das Konzept ihrer Mobilien Wache sieht die Expertenjury als praxisgerechten und innovativen Ansatz zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV. Seit 2012 setzen die „mobilen“ Sicherheitsfachkräfte auf noch mehr Sichtbarkeit: Ausgestattet mit einem Tresensystem und Infomaterial sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im HOCHBAHN-Netz unterwegs. Vor Ort erklären sie Sicherheitseinrichtungen und gewähren Einblick in das komplexe Sicherheitskonzept hinter den Kulissen. Geben professionelle Verhaltenstipps und stehen ebenso gern Rede und Antwort zu Verbindungen, Fahrkarten und Tarifen. Allein ihre Anwesenheit wirkt präventiv gegen Straftaten und sorgt für ein sozial angepassteres Verhalten. Das trägt dazu bei, dass die Fahrgäste sicher sind – und sich auch so fühlen.

11 NOVEMBER

UMZUG – BETRIEBSHOF LANGENFELDE EINGEWEIFT

Am 5. November wird nach rund einem Jahr Bauzeit der erste Teil des neuen Busbetriebshofs Langenfelde feierlich eingeweiht. Bis zu hundert Handwerker waren gleichzeitig im Einsatz, 50 verschiedene Gewerke, Bus- und Werkstattbetrieb arbeiteten Hand in Hand, um den Neubau trotz des harten und langen Winters termingerecht fertigzustellen. Mehr als 600 Lkw-Ladungen Beton wurden verbaut. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: 820 Quadratmeter Glasfläche sorgen für Transparenz und gute Arbeitsatmosphäre. Büros, Pantry, Sozialräume und fünf Werkstattspuren finden in dem neuen Gebäude Platz. Im Januar 2014 beginnt der zweite Bauabschnitt, Anfang 2015 wird der hochmoderne Busbetriebshof dann komplett fertiggestellt sein.

12 DEZEMBER

PILOTPROJEKT EXPANDIERT – NEUE SWITCHH PUNKTE FÜR HAMBURG

Die HOCHBAHN trägt die Idee der komplementären Mobilität über die Elbe und eröffnet switchh Punkte an den Bahnhöfen Bergedorf und Harburg. Mit je sechs Stellplätzen für das Kurzzeitmietangebot car2go und zwei für Europcar-Mietwagen, integriert in die bestehenden P+R-Anlagen, werden die Möglichkeiten der situativen Verkehrsmittelwahl an zwei weiteren Hamburger Verkehrsknotenpunkten sichtbar. Sie sollen noch mehr Menschen davon überzeugen, diese Form intelligenter Mobilität zu nutzen, den eigenen Pkw immer häufiger stehen zu lassen oder sogar ganz auf ihn zu verzichten. Die Planungen für Standorte in weiteren Bezirken laufen.

PROLOG DES AUFSICHTSRATSVORSITZENDEN



Frank Horch

Die positive Gesamtentwicklung Hamburgs mit weiterem Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft führt auch zu mehr Verkehr und unterstreicht die Bedeutung der HOCHBAHN als wichtiges Instrument der Senatspolitik. Die HOCHBAHN ist ein starker Partner bei der Sicherstellung der Mobilität für jedermann und bietet echte Alternativen auch für diejenigen, die heute noch das eigene Auto bevorzugen. Nur bei einem forcierten Umstieg vom Pkw zum ÖPNV können der Wirtschaftsverkehr weiter fließen und gleichzeitig die anspruchsvollen Ziele zur Luftreinhaltung, CO₂-Reduzierung und Lärminderung erreicht werden. Die zunehmende Bereitschaft, auf den eigenen Pkw zu verzichten, ist eine große Chance und wird durch die Einführung von switchh unterstützt, mit Lösungen für die Fälle, in denen Mobilität durch Bus und Bahn allein nicht möglich oder zu unbequem ist.

Mit dem Blick nach vorn bedarf es der stetigen Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts für Hamburg, und dabei hat sich die enge Partnerschaft zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN bestens bewährt. Die Busbeschleunigung ist ein wichtiger Baustein des Konzepts, es zeichnet sich allerdings ab, dass Angebotsanpassungen an der Oberfläche an die Grenzen sowohl des noch verfügbaren Raumes als auch der Akzeptanz bei den Bürgern stoßen. Daher ist es erforderlich, schon heute mittel- und langfristige Perspektiven für eine Erweiterung des U-Bahn-Netzes zu erarbeiten, um zukünftig auch für noch mehr Fahrgäste ein Angebot zu haben. Die Attraktivität wird nicht zuletzt auch durch den entsprechenden Zugang zum ÖPNV bestimmt. Neben einer ansprechenden Gestaltung des Haltestellenumfelds gehören die Weiterentwicklung des Bike + Ride-Angebots im Auftrag der BWVI sowie auch der durch städtische Förderung ermöglichte barrierefreie Ausbau der Haltestellen dazu.

Es ist sehr erfreulich, dass es der HOCHBAHN bei laufender Angebotsverbesserung und gewohnt hoher Verlässlichkeit erneut gelungen ist, das Unternehmensergebnis und den im nationalen und internationalen Vergleich sehr hohen Kostendeckungsgrad zu halten. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung der FHH.

Die weitere Fahrgastzahlensteigerung ist der Auftrag an die HOCHBAHN und wird mit der gewohnten Qualität und Verlässlichkeit umgesetzt werden.



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,

ein erfreulicher Trend setzt sich ungebrochen fort: Die vorläufigen Zahlen weisen darauf hin, dass die HOCHBAHN wiederum mehr Fahrgäste gewonnen und 2013 die 440-Millionengrenze nahezu erreicht hat. Das übergeordnete Ziel unserer Strategie HOCHBAHN 2030, durch ein attraktives Angebot immer mehr Menschen zum Umsteigen auf Bus und U-Bahn zu bewegen, zahlt sich nicht nur wirtschaftlich für die HOCHBAHN und den öffentlichen Haushalt aus. Für ganz Hamburg bedeutet dies weniger Schadstoffbelastung und Lärm, freiere Straßen und eine effizientere Nutzung der begrenzt vorhandenen Flächen.

Die Herausforderungen, denen sich die HOCHBAHN angesichts der kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen langfristig stellen muss, erleben unsere Kunden täglich. Zu Spitzenzeiten werden die U-Bahnen und Busse spürbar voller, und die Kapazitätsgrenzen auf manchen Linienabschnitten sind nahezu erreicht. 2013 haben wir daher viele Hebel zur bedarfsgerechten und vorausschauenden Angebotserweiterung in Gang gesetzt. Erste Maßnahmen auf unserer MetroBus-Linie 5 sind bereits umgesetzt, 2014 wird die hochfrequentierte Linie als erster wichtiger Meilenstein des Programms „Vorfahrt für Hamburg. Via Bus“ durchgängig fit für die Zukunft sein und unseren Fahrgästen mehr Kapazitäten, Komfort und Pünktlichkeit bieten. Mit der Sicherung der Finanzierung und dem Spatenstich zur U4-Verlängerung haben wir wichtige Schritte für die Erschließung der östlichen HafenCity getan. Welche langfristigen Entwicklungsperspektiven für das Hamburger U-Bahn-System

bestehen, müssen letztlich das weitere Wachstum unserer Stadt und die Politik entscheiden. Bedarfe könnten etwa in wenig erschlossenen Gebieten gesehen werden, in denen eine Schienenanbindung auch die Sozialstruktur verbessern kann, im Umfeld neuer Wohnprojekte, die bewusst nicht auf den Pkw setzen, oder dort, wo schon heute Staus an der Tagesordnung oder Buslinien an ihren Kapazitätsgrenzen sind. In Neubau- oder sich verdichtenden Quartieren kann eine Schienenanbindung die Lebensqualität für die Anwohner erheblich steigern. Dort, wo sich Arbeitsplätze konzentrieren, können Arbeitnehmer und Arbeitgeber von ihr profitieren.

Die Lebensqualität in Hamburg soll auch durch die Klimaschutzvorgaben der Freien und Hansestadt, die hohen europäischen Anforderungen an die Luftreinhaltung und die Reduzierung von Lärmemissionen gesteigert werden. Nicht nur als Garant für einen leistungsstarken ÖPNV, auch in unserer Treiberrolle bei der Entwicklung schadstoffemissionsfreier Busse können wir einen bedeutenden Beitrag leisten. Gemeinsam mit der Fahrzeugindustrie haben wir weiterhin konsequent an der Serienreife der Brennstoffzellenantriebe gearbeitet. Darüber hinaus werden in naher Zukunft weitere Elektroantriebssysteme unterschiedlicher Anbieter auf einer Buslinie zum Einsatz kommen. Zusätzlicher Erfahrungsgewinn und die zeitnahe Marktreife der neuen Antriebe im technischen und wirtschaftlichen Sinne sind ausschlaggebend, wenn wir die politische Forderung erfüllen und ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse beschaffen wollen.

Intelligente Mobilität ist mehr als der Betrieb von Bus und U-Bahn und aktiver Umweltschutz. Der barrierefreie Ausbau unserer U-Bahn-Haltestellen ist dank der Förderung durch unsere Stadt auf gutem Wege: Vier Haltestellen wurden im Rahmen des Programms 2013 umgerüstet, sieben weitere folgen bereits 2014. Um den Umstieg auf den ÖPNV noch attraktiver zu machen, haben wir 2013 ein Projekt zur Umfeldaufwertung der Schnellbahnhaltestellen aufgesetzt und im Auftrag der Stadt ein Entwicklungskonzept für Bike + Ride erarbeitet. Im Mai 2013 startete mit switchh ein bislang so nicht realisiertes Pilotprojekt: ÖPNV-Leistungen und ergänzende Angebote wie Mietautos und Leihfahräder wachsen zusammen. Der switchh Kunde kann ganz einfach und flexibel per Web und App die gerade optimale Alternative wählen. Im Dezember konnten wir nach Berliner Tor in Bergedorf und Harburg bereits den zweiten und dritten switchh Punkt eröffnen.

Ein erfolgreiches Jahr liegt hinter uns. Im Namen des Vorstands bedanke ich mich herzlich bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die gemeinsam mit dem Management auch im letzten Jahr wieder Großes bewegt haben. Ihr unermüdliches Engagement und die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertretern, Aufsichtsrat, Politik und Verwaltung sind eine starke Basis, um auch die Herausforderungen der Zukunft zu meistern.

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 verantwortet 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.



JENS LANG

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

hausmarkt
Barmbek
Ohlsdorf
Wandsbek M. - Tonndorf
Billstedt - Großlohe
Nettelburg

HVV
H
2 Reisebusse 10 Min. Frei



HH-VB 1016

ZAHLEN FÜR HAMBURG

HOCHZUFRIEDEN

6 434 000 Fahrgäste mehr

HOCHEFFEKTIV

61 163 Plätze – 777 Busse

HOCHLEISTUNG

1 977 884 935 Kilometer

HOCHINTERESSIERT

1 081 900 Gesprächsminuten

HOCHDRUCK

250 000 Liter Regenwasser

HOCHBEWEGT

125 000 Kubikmeter

HOCHMOTIVIERT

36 560 160 000 Herzschläge



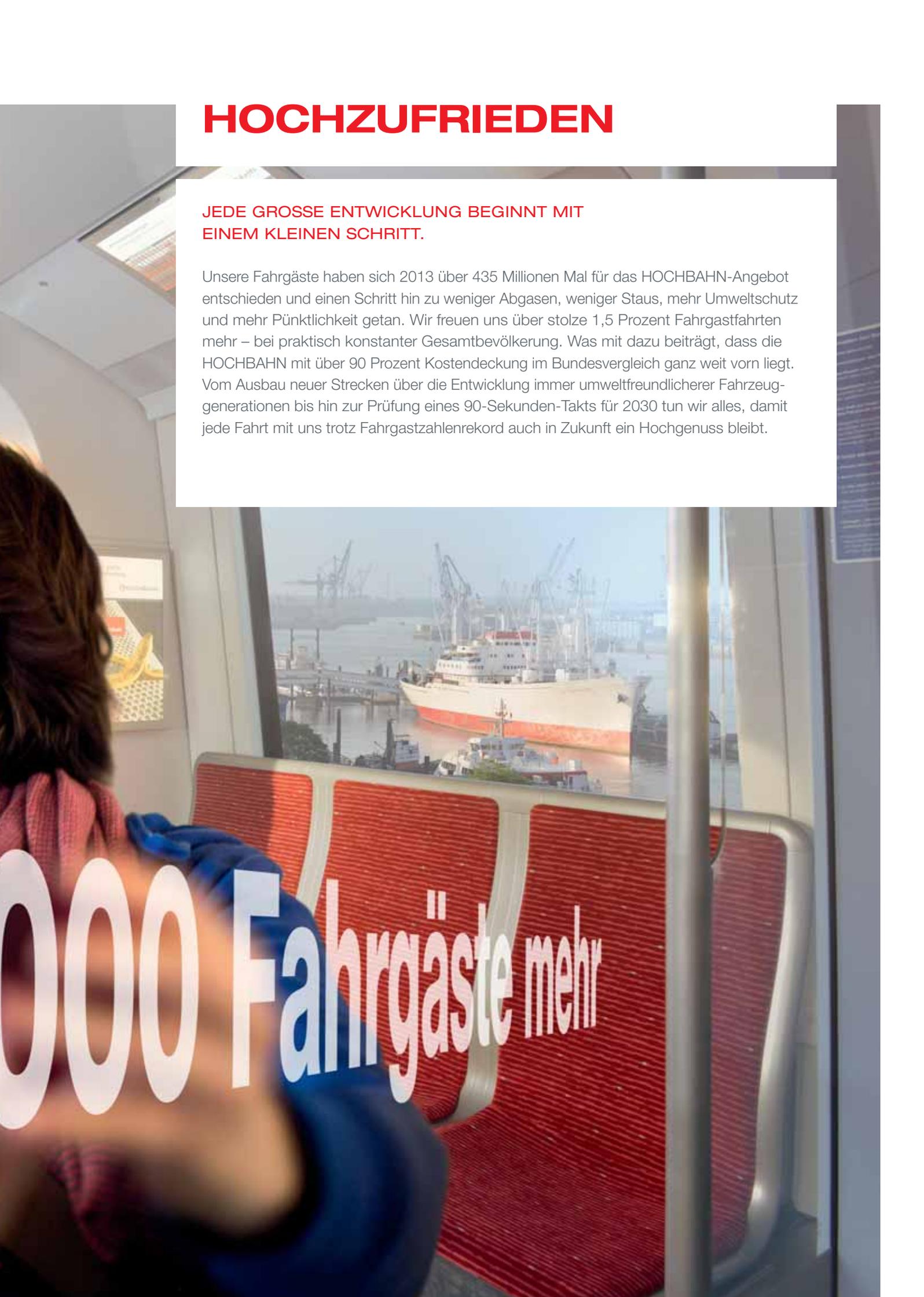
HOCHBAHN

64340

HOCHZUFRIEDEN

JEDE GROSSE ENTWICKLUNG BEGINNT MIT EINEM KLEINEN SCHRITT.

Unsere Fahrgäste haben sich 2013 über 435 Millionen Mal für das HOCHBAHN-Angebot entschieden und einen Schritt hin zu weniger Abgasen, weniger Staus, mehr Umweltschutz und mehr Pünktlichkeit getan. Wir freuen uns über stolze 1,5 Prozent Fahrgastfahrten mehr – bei praktisch konstanter Gesamtbevölkerung. Was mit dazu beiträgt, dass die HOCHBAHN mit über 90 Prozent Kostendeckung im Bundesvergleich ganz weit vorn liegt. Vom Ausbau neuer Strecken über die Entwicklung immer umweltfreundlicherer Fahrzeuggenerationen bis hin zur Prüfung eines 90-Sekunden-Takts für 2030 tun wir alles, damit jede Fahrt mit uns trotz Fahrgastzahlenrekord auch in Zukunft ein Hochgenuss bleibt.



000 Fahrgäste mehr



HOCHEFFEKTIV

61 163 PLÄTZE: INSGESAMT 777 HOCHBAHN-BUSSE BIETEN DEUTLICH MEHR MENSCHEN PLATZ ALS DIE IMTECH-ARENA.

Und das nicht nur einmal in der Woche am Sonnabendnachmittag, sondern tagaus, tagein. Viele Busse fahren sogar rund um die Uhr, vom Anstoß um 0.00 Uhr bis zur Verlängerung um Mitternacht. Wenn es hoch hergeht, passen über sechzigtausend HSV- und St. Pauli-Fans gleichzeitig auf die umweltfreundlichen, klimatisierten Logen-Plätze der HOCHBAHN. Keiner steht im Abseits, jeder darf mal auf die Bank. Statt gelber und roter gibt es günstige Tages- und Monatskarten. Kameras gegen Regelverstöße haben wir schon lange. Und pünktlich zum Anpfiff erreichen unsere Fahrgäste jedes Spiel.



777 BUSSE

HOCHLEISTUNG

HOCHBAHN-FAHRGÄSTE KOMMEN WEITER.

2013 sogar bis weit hinter den Saturn. Sage und schreibe eins Komma neun Milliarden Personenkilometer drehte sich letztes Jahr alles um unsere Fahrgäste. Kreisten unsere 777 Busse und 764 U-Bahn-Wagen durch die schönste Stadt der Welt. Und lieferten Hamburgs Raumfahrer wasserstoffgetrieben, e-mobil und umweltfreundlich verlässlich in ihrem Ziel-Universum nördlich und südlich der Elbe ab. Ob vom Galileiweg oder von der Kopernikusstraße, ob zum Venusberg oder zum Saturnweg: Unsere Hochbahnerinnen und Hochbahner sind Tag und Nacht für Hamburg unterwegs. Vor so viel Hochleistung kann man ruhig ein bisschen Hochachtung haben.





884 935 km



HOCHINTERESSIERT

„GUTE FAHRT GEHABT? UND WIE KÖNNEN
WIR SIE NOCH BESSER MACHEN?“

Ob jemand mit einem zufrieden ist, merkt man am schnellsten, wenn man ihn fragt. In unserer jährlichen Zufriedenheitsanalyse haben uns unsere Kunden seit dem Start 2002 genau sieben Millionen zweihundertsechzigtausend Antworten gegeben. Dabei haben wir ihnen eine Million einundachtzigtausendneunhundert Minuten lang zugehört. Und 4 836 Hochbahner haben im vergangenen Jahr rund 522 288 000 Minuten daran gearbeitet, ihre Wünsche noch besser umzusetzen. Um jeden Einzelnen der 1 814 597 Hamburger, unsere Fahrgäste aus dem Umland und die vielen Besucher unserer Stadt zu hochzufriedenen Kunden zu machen. Das funktioniert erfreulicherweise bis ins Detail. Sogar die 3 941 Waterkant-Briten haben im letzten Jahr aufgehört, sich über die wenigen Schlangen vor unseren Bussen zu wundern.





HOCHDRUCK

DIE KUNST BEI GRAFFITI SIND LEIDER MEISTENS NICHT DIE GRAFFITI, SONDERN DEREN BESEITIGUNG.

In einer Spezialhalle in Farmsen ringen wahre Künstler jeden Tag um echte Schönheit der Hamburger U-Bahnen. Nämlich die der sauberen Flächen ohne Schmierereien. Ob Glas, ob Stahl, ob Alu oder Gummi: Wir geben mit 370 000 Litern Wasser jährlich, davon 250 000 Liter Regenwasser, unser ökologisch Bestes. Damit jeder Quadrat-zentimeter HOCHBAHN-Fläche Sauberkeit und Sicherheit ausstrahlt. Das kostet nicht nur einiges an Mühe, sondern auch einiges an Zeit. Aber das Hochgefühl beim Anblick der sauber funkeln den Verkehrsmittel, die unsere Stadt in Bewegung halten, ist es wert. Und wird von Jung und Alt, von Arm und Reich, von Kunstbegeisterten und Kunst-muffeln gleichermaßen geteilt.





HOCHBEWEGT

EINE LEBENDIGE STADT WÄCHST.

Hamburg wächst am stärksten dort, wo es zu Hause ist: am Wasser. Und seit dem Spatenstich im Juni 2013 für die U4-Verlängerung von der Hafencity Universität bis zu den Elbbrücken wachsen wir weiter kräftig mit. Die anfallenden rund 125 000 Kubikmeter Bodenaushub werden beprobt und, wo immer möglich, zur Wiederverfüllung der Baugruben, Anschüttung der Damm- und Trogbauwerke oder im Straßenbau vor Ort genutzt. Durch Steinschüttung, die Anlage feuchten Weidegebüschs und neu geschaffene Biotopkomplexe stellen wir sicher, dass weder die 21 Vogelarten noch das dort angesiedelte Zwergfledermauspärchen *Pipistrellus pipistrellus* durch ihre neuen zweibeinigen Mitbewohner unangemessen gestört werden. Auch die im April 2013 von einer Jury ausgewählte neue Haltestellenarchitektur wird sich natürlich durch hohe Funktionalität und Umfeld-Integration auszeichnen. Wie es sich für uns als Hochleistungsträger in Sachen Umweltschutz gehört.



125 000 m³



35

Ausgang
Schloßstraße
Bezirksamt



365601600
Herzschläge

HOCHMOTIVIERT

MAN SAGT, DER ÖFFENTLICHE PERSONENNAHVERKEHR SEI DER BLUTKREISLAUF EINER GROSSEN STADT.

Das Herz, das unser schönes Hamburg in Bewegung hält, ist das Herz der HOCHBAHN-Mitarbeiter. 7 560 000 Mal schlug jedes einzelne 2013 für unsere Fahrgäste. Leistete in den insgesamt 8 704 800 Arbeitsstunden der Hochbahnerinnen und Hochbahner oft Übermenschliches. Versorgte zuverlässig die Hauptverkehrsadern und selbst die verzweigtsten Außenbezirke. Das Herz der HOCHBAHN schlägt das ganze Jahr über dafür, Menschen zusammenzubringen. Damit alles hochfunktionsfähig und die Stadt lebendig in Bewegung bleibt. Dafür lohnt es sich zu arbeiten und auch 2014 nicht nur Hoch-, sondern Höchstleistungen für Hamburg zu bringen.



LAGEBERICHT

35	1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS
35	1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens
36	1.2 Ziele und Strategien
38	1.3 Forschung und Entwicklung
40	2. WIRTSCHAFTSBERICHT
40	2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
41	2.2 Geschäftsverlauf
44	2.3 Lage
44	2.3.1 Ertragslage
46	2.3.2 Finanzlage
48	2.3.3 Vermögenslage
49	2.4 Mitarbeiter der HOCHBAHN
50	3. NACHTRAGSBERICHT
50	4. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT
50	4.1 Prognosebericht
55	4.2 Risikobericht
57	4.3 Chancenbericht

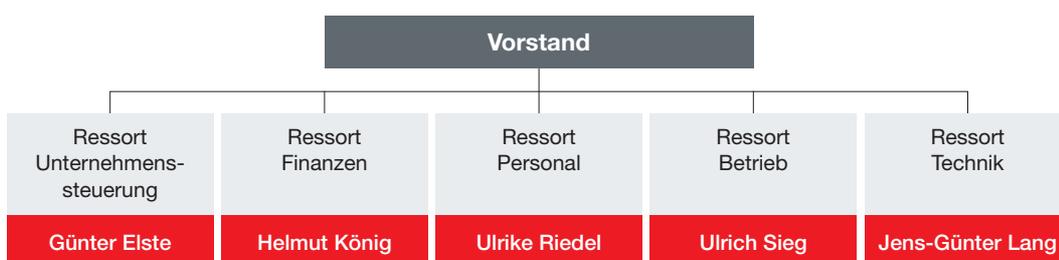
1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist eines der führenden Nahverkehrsunternehmen, gemessen an den Fahrgastzahlen das zweitgrößte in Deutschland. Mit über 4.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört das Unternehmen zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Auf vier U-Bahn-, mehr als 100 Bus- und mehreren Fährlinien nutzen rund 1,2 Mio. Fahrgäste täglich die Verkehrsmittel der HOCHBAHN und ihrer Töchter. Damit erbringt sie rund die Hälfte der gesamten Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Die Freie und Hansestadt Hamburg hat mit Datum vom 24. November 2009 die Betrauung der HOCHBAHN mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei der Erbringung von Linienverkehren mit Bussen und U-Bahnen in Hamburg bestätigt. Die Betrauung für den Linienverkehr mit Bussen wurde bis zum Jahr 2019 erteilt, die für den Linienverkehr mit U-Bahnen bis zum Jahr 2031.

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

Die Hamburger Hochbahn AG ist ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiertes und geführtes Unternehmen, das sich über die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) vollständig im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg befindet. Organisatorisch ist das Unternehmen seit dem 1. Januar 2014 in fünf Ressorts gegliedert, die sich nach dem Ausscheiden von Herrn Ulrich Sieg zum 1. Juli 2014 auf vier Ressorts reduzieren werden. Bis zum 31. Dezember 2013 bestanden ebenfalls vier Ressorts, wobei das jetzige Ressort Technik (vorher: Infrastruktur) auch Herrn Ulrich Sieg unterstand.



Das Kerngeschäft der HOCHBAHN stellen die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb im Hamburger Stadtgebiet dar. Gemeinsam mit den Bereichen Verkehrsplanung und Systementwicklung sowie U-Bahn-Fahrzeuge bilden sie das Ressort Betrieb.

Das für die Leistungserbringung notwendige Personal und die damit verbundenen Aufgaben sind in einem eigenen Ressort gebündelt.

Zum Ressort Unternehmenssteuerung gehören die Bereiche Strategische Unternehmenssteuerung, Vertrieb und Verkehrswirtschaft, Marketing und Kommunikation, Presse und interne Kommunikation sowie Konzernintegration und Revision.

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

Dem Ressort Technik gehören die Bereiche Projektbau und Bahnanlagen sowie Unterhaltung der Infrastruktur an.

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

Wesentlicher Treiber für die Unternehmensentwicklung waren die im Bundesvergleich überdurchschnittlich gestiegenen Fahrgastzahlen der letzten Jahre. Die HOCHBAHN ist auf weiteres Wachstum ausgerichtet. Die Erwartung von überdurchschnittlich steigenden Fahrgastzahlen bildet daher auch die Grundlage für die geplante Leistungsausweitung in den nächsten Jahren.

Wesentliche Veränderungen zum Vorjahr waren im Berichtsjahr 2013 die weitere Auslieferung und der Einsatz von Fahrzeugen der neuen U-Bahn-Generation DT5 im Linienbetrieb, die Erprobung von neuen innovativen Antrieben im Busbetrieb, der Spatenstich für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken sowie der Aufbau eines neuen Verkehrsangebots unter dem Namen switchh.

1.2 Ziele und Strategien

„Weiter denken“ ist das Motto der aktuellen Unternehmensstrategie HOCHBAHN 2030. Mit der Vision „Intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft“ greift die HOCHBAHN den Wandel der Mobilitätskultur auf und entwickelt ein ganzheitliches, integriertes Angebot für eine zukunftsfähige Mobilität. Für die unternehmerische Umsetzung dieser Vision hat sich die HOCHBAHN klare Ziele gesetzt. Die übergeordnete Zielsetzung ist die Steigerung der Fahrgastzahlen. Bis zum Jahr 2020 strebt die HOCHBAHN einen durchschnittlichen jährlichen Kundenzuwachs von 2,4 % an. Um das Hauptziel der Fahrgastzahlensteigerung zu erreichen, hat die HOCHBAHN sechs Handlungsfelder mit entsprechenden Zielsetzungen definiert.

Garant für leistungsstarken ÖPNV

Eine vorausschauende Anpassung der Kapazitäten ist notwendig, um die heutige Qualität der Fahrten mit der HOCHBAHN auch in den kommenden Jahren zu sichern. Dabei ist auch die Anbindung neuer Quartiere an den ÖPNV von großer Bedeutung.

Arrangeur komplementärer Mobilität

Die Mobilitätskultur verändert sich, die Bedeutung eines eigenen Pkw nimmt in modernen Großstädten wie Hamburg tendenziell ab. Sofern ein attraktives Gesamtangebot der Mobilität vorhanden ist, fällt der Verzicht auf den eigenen Pkw leichter. Die Steuerung, Koordination und Vermarktung multimodaler Verkehrsangebote dienen der Stärkung des Kerngeschäftes. Dieses erweiterte Verkehrsangebot setzt die HOCHBAHN gemeinsam mit Partnern unter der Marke switchh um. An den Haltestellen Berliner Tor, Bergedorf und Harburg sind bereits erste switchh Punkte eröffnet worden.

Treiber für Umwelt- und Ressourcenschutz

Die HOCHBAHN ist ein wichtiges Instrument zur Realisierung der ambitionierten Klimaschutzziele der Stadt Hamburg. Durch neue Antriebstechnologien und technischen Fortschritt steigert die HOCHBAHN die ökologische Effizienz der ÖPNV-Verkehrsmittel. Ein Ziel im Busbereich ist es, ab dem Jahr 2020 keine Ersatzbeschaffung mit konventionellen Antrieben mehr zu tätigen.

Effizienter Mobilitätsdienstleister

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

Interner Betreiber mit höchster Wettbewerbsfähigkeit

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

Bevorzugter Arbeitgeber

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

1.3 Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2013 hat Hamburg im Vergleich zu anderen deutschen und europäischen Metropolen bei der Ausrichtung auf emissionsfreie Mobilität weiter an Bedeutung gewonnen. Dazu trägt nicht zuletzt die Vorgabe des Ersten Bürgermeisters bei, ab dem Jahr 2020 nur noch Linienbusse mit emissionsfreien Antrieben zu beschaffen.

Die Erstellung eines hochwertigen Verkehrsangebots ist ein energieintensives Geschäft. Die HOCHBAHN erbringt hierbei rund zwei Drittel ihrer Verkehrsleistung mit dem U-Bahn-System, d. h. mit elektrischem Antrieb und damit lokal schadstofffrei. Entsprechend wird rund ein Drittel der Verkehrsleistung mit Bussen erbracht. Energiesparmaßnahmen bei betrieblichen Abläufen und in der Infrastruktur sind ein integraler Bestandteil der Weiterentwicklung der Verkehrssysteme. Technische Weiterentwicklungen, wie z. B. Energiespeichersysteme, Bremsenergierückgewinnung und die optimierte Steuerung von Fahrzeugen sowie Fahrzeiten, sind dabei wichtige Instrumente.

Um sicherzustellen, dass Busse mit emissionsfreien Antrieben bis zum Jahr 2020 weitgehend den betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Anforderungen genügen, sind noch erhebliche Optimierungsansätze erforderlich. Hierfür setzt die HOCHBAHN seit mehreren Jahren auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Industrie und auf unterschiedliche Antriebstechnologien, die in den nächsten Jahren ihre Marktreife erreichen sollen und so in die Serienfertigung gehen können. Der Einsatz, die Erprobung sowie die sukzessive Etablierung klima- und umweltschonender Antriebstechnologien erfolgen im HOCHBAHN-Konzern bereits mit über 30 Dieselhybridbussen und vier Brennstoffzellenhybridbussen. Für 2014 ist die Beschaffung von bis zu 20 weiteren Hybridfahrzeugen geplant.

Neben den Brennstoffzellenhybridbussen wird die HOCHBAHN in den nächsten Jahren weitere innovative Busse auf ihre Einsatzreife prüfen. Dies sind zum einen Dieselhybridbusse, die zusätzlich über eine externe Stromversorgung verfügen und sowohl auf dem Betriebshof als auch an der ersten bzw. letzten Linienhaltestelle mit Ladestrom versorgt werden. Während diese Busse noch über einen integrierten Dieselmotor verfügen, werden außerdem reine Elektrobusse zum Testeinsatz kommen, die jeweils mit Hochleistungsbatterien ausgestattet sind. Die Versorgung der Elektromotoren mit der für die tägliche Fahrleistung benötigten Energie erfolgt dabei je nach Fahrzeugtyp entweder über die externe Ladeinfrastruktur oder eine Brennstoffzelle. Die Erprobung aller innovativen Busse wird durch eigene Analysen sowie externe wissenschaftliche Begleituntersuchungen evaluiert. Da sämtliche innovativen Busse auf der Linie 109 eingesetzt werden sollen, ist ein unmittelbarer Abgleich der verschiedenen Bus-Typen möglich. Ein solcher Systemvergleich ist bislang deutschlandweit einmalig.

Durch den konsequenten Fokus der HOCHBAHN auf Energieeinsparpotenziale konnte beispielsweise der spezifische Stromverbrauch (bezogen auf Nutzplatzkilometer) im U-Bahn-System gegenüber 1990 um 20,7 % abgesenkt werden, gleichwohl wurde im selben Zeitraum das Fahrplanangebot um 82,3 % ausgeweitet. Effizienzsteigernde Maßnahmen bei betrieblichen Abläufen und in der Infrastruktur sind integraler Bestandteil der ständigen Weiterentwicklung des U-Bahn-Systems und spiegeln sich in einem niedrigen spezifischen Energieverbrauch deutlich wider.

Im Berichtsjahr 2013 hat die HOCHBAHN zusammen mit einem Praxispartner eine Vorstudie zur Nutzung von Erdwärme bzw. Abwärme von U-Bahn-Fahrzeugen in Tunnelanlagen durchgeführt. Im Jahr 2014 steht insbesondere die Ermittlung von direkten energetischen Nutzungsmöglichkeiten vor Ort im Fokus.

Eine weitere Kooperation ist die HOCHBAHN 2013 mit der Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen Aachen (fka) mit einem Programm zur Verbrauchsprognose für den kraftstoffeffizienten Einsatz von Dieselhybridbussen im Linienverkehr eingegangen. Damit wird eine Basis geschaffen, den zukünftigen Kraftstoffverbrauch in Abhängigkeit von Streckenverlauf und Streckenprofil zu ermitteln. Im Rahmen von Simulationen können dann signifikante Linienparameter, wie z. B. mittlere Haltestellenabstände, Linienstreckenlängen, Auslastungen, Haltezeiten auf der Strecke und an der Haltestelle, simuliert werden, um im Ergebnis die Energieeffizienz zu verbessern. Die Arbeiten werden 2014 abgeschlossen.

Darüber hinaus leistet die HOCHBAHN einen dauerhaften Beitrag zur Sicherung der Luftqualität, indem sie den Ausstoß der Luftschadstoffe Stickoxide und Dieselrußpartikel konsequent reduziert. Hinsichtlich der Emissionen wurde in den letzten Jahren eine fortlaufende Modernisierung durchgeführt. Bereits seit Februar 2013 wurden, neben drei im September 2012 beschafften Citaro 2 Gelenkfahrzeugen, auch drei Citaro 2 Solofahrzeuge mit der ab 2014 geltenden Abgasnorm EURO-6 erprobt. Die Kraftstoffverbräuche sind trotz der neuen und aufwendigen Abgastechnologie nicht gestiegen. Sie liegen mit einer Reduktion um ca. 2 % sogar leicht unter den Verbrauchswerten vergleichbarer Fahrzeuge mit EURO-5-Abgastechnologie.

Insgesamt konnte im Berichtsjahr 2013 der Flottenanteil im Bus-System mit Fahrzeugen der höchsten gesetzlich gültigen Abgasnormen EURO-5 und EURO-6 sowie Zero Emission auf über 67 % an der gesamten Busflotte gesteigert werden.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

a) Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die HOCHBAHN kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2013 zurückblicken, es wurde erneut ein Wachstum bei den Fahrgastzahlen erzielt. Zusätzliche Kunden konnten aufgrund des ausgeweiteten qualitativen und quantitativen Angebots der HOCHBAHN sowie dank der günstigen Entwicklung weiterer Rahmenbedingungen, u. a. der positiven Bevölkerungsentwicklung, gewonnen werden.

Auch die Hamburger Wirtschaft erwies sich im schwierigen internationalen Umfeld als vergleichsweise robust. Im Jahr 2013 stieg das nominale preisbereinigte Hamburger Bruttoinlandsprodukt um 3,0 %. Nach Bereinigung der Preisveränderungen ergibt sich ein Wirtschaftswachstum von 0,8 %, welches sich im Vorjahr auf 1,2 % belief. Zwar verlangsamte sich das Wachstum in Hamburg im Vergleich zum Vorjahr, dennoch lag die Wirtschaftsentwicklung in Hamburg im Jahr 2013 um 0,4 Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt. Diese leicht positive Entwicklung ließ sich allerdings nicht auf den Arbeitsmarkt übertragen. Im Jahresdurchschnitt waren 1,6 % mehr Menschen arbeitslos gemeldet als 2012. Die Arbeitslosenquote sank jedoch im Jahresdurchschnitt um 0,1 Prozentpunkte von 7,5 % im Jahr 2012 auf 7,4 % im Jahr 2013.

Die Bevölkerungszahl der Freien und Hansestadt Hamburg ist im 1. Halbjahr 2013 um 0,5 % gewachsen. Gestiegen ist auch der Pkw-Bestand in Hamburg, und zwar von 731,3 Tsd. Fahrzeugen im Jahr 2012 auf 738,6 Tsd. Pkw im Jahr 2013 (+1,0 %).

b) Branchenbezogene Rahmenbedingungen^{a)}

Wachstumsbranche öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im vergangenen Jahr stiegen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland erneut an. Mit rechnerisch über 9,8 Mrd. Personen nutzten im Berichtsjahr 0,8 % mehr Fahrgäste den ÖPNV als im Jahr 2012. Auch die Fahrgeldeinnahmen legten um 3,3 % auf insgesamt über 11 Mrd. € zu. Dennoch verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage der ÖPNV-Unternehmen. Deutlich höhere Kosten, u. a. für Busanmietungen (+4,5 %) und Personal (+1,1 %), belasteten das Gesamtergebnis der Branche und führten dazu, dass der Kostendeckungsgrad von durchschnittlich 77,9 % auf 77,1 % sank.

Die Steigerung der Fahrgastzahlen von 2012 auf 2013 war vor allem auf den Anstieg im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Höhe von 1,0 % zurückzuführen. Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) konnte lediglich eine Fahrgastzahlensteigerung in Höhe von 0,5 % im Vergleich zum Vorjahr erreichen. Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 0,1 % auf 92,5 Mrd. Personenkilometer.

Vorläufige Statistiken

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

	2013 ¹⁾	2012	2011
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) ÖPNV gesamt	9.821	9.747	9.631
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,8	1,2	0,6
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) SPNV	1.962	1.943	1.905
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,0	2,0	2,0
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.) ÖSPV	7.859	7.804	7.726
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,7	1,0	0,2

¹⁾ Bei den Werten für das Jahr 2013 handelt es sich um vorläufige Angaben, die auf Hochrechnungen der ersten drei Quartale beruhen. Die Werte für die Jahre 2011 und 2012 entstammen den Anfang 2013 fortgeschriebenen Statistiken des VDV, die im Bedarfsfall zu einem späteren Zeitpunkt erneut aktualisiert werden.

2.2 Geschäftsverlauf

Im Verbundgebiet des HVV hat sich die positive Entwicklung der Nachfrage auch im Jahr 2013 fortgesetzt, wenngleich die hohen Steigerungsraten der Vorjahre nicht ganz erreicht wurden. Im Vergleich zum Vorjahr wird für das Geschäftsjahr 2013 von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 1,5 % ausgegangen.

Neben erhöhten Nutzungshäufigkeiten von Zeitfahrkarten wurde ein überdurchschnittlicher Anstieg der Nachfrage bei einzelnen Verbundverkehrsunternehmen verzeichnet, der vor allem durch Großveranstaltungen, wie der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA), der Internationalen Bauausstellung (IBA) und dem Kirchentag, verursacht wurden.

Für die HOCHBAHN hat sich auf der Basis vorläufiger Zahlen für das Jahr 2013 eine Steigerung der Fahrgastzahlen von rund 1,5 % ergeben. Dabei konnte im Bereich U-Bahn – trotz ähnlich umfangreicher Bauarbeiten wie im Vorjahr (Projekte: Brücken Kiwittdamm und der weitere barrierefreie Ausbau von Haltestellen) – die Beförderungsleistung um 1,5 % auf 218 Mio. Fahrgäste im Jahr 2013 gesteigert werden. Die Sparte Bus konnte ihr Ergebnis voraussichtlich auf 217 Mio. Fahrgäste steigern.^{a)}

Im HVV konnten 2013 die Verkehrseinnahmen vor allem durch einen Anstieg der Nachfrage bei Zeitkarten und bei Drittprodukten (Kombitickets u. Ä.) nach vorläufigen Berechnungen um voraussichtlich 5,0 %^{a)} gesteigert werden. Dadurch konnten die Rückgänge im Gelegenheitsverkehr und bei den CC-Karten mehr als kompensiert werden, so dass das Endergebnis deutlich über der durch die Tarifanpassung vom Januar 2013 bedingten Steigerung von +3,5 % lag. Die HOCHBAHN erreichte mit einer vorläufigen Einnahmesteigerung von 4,2 % eine vergleichbare Größenordnung.

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2013 ¹⁾	2012	2011
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)²⁾			
U-Bahn	218.032	214.810	204.097
Bus	217.364	214.152	216.735
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	435.396	428.962	420.832
Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste) ²⁾	370.087	364.618	357.707
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.301.654	1.282.418	1.218.461
Bus	676.231	666.237	674.274
Gesamtanzahl Unternehmen	1.977.885	1.948.655	1.892.735

¹⁾ vorläufige Zahlen

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

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2013	2012	2011
Nutzwagenkilometer ²⁾ (Tsd. km)	85.420	82.658	81.760
Nutzplatzkilometer ^{1),2)} (Mio. km)	8.301	8.073	7.986
Streckenlänge ²⁾ (km)	104,4	104,4	100,7
Anzahl der Linien	4	4	3
Anzahl der Haltestellen ²⁾	91	91	89
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	33,2	33,1	33,0

¹⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

²⁾ inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH, ab 2012 mit U4

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2013	2012	2011
Nutzwagenkilometer ³⁾ (Tsd. km)	48.572	47.664	47.440
Nutzplatzkilometer ^{1),3)} (Mio. km)	3.576	3.496	3.485
Streckenlänge ²⁾ (km)	927,1	922,5	919,5
Anzahl der Linien ²⁾	111	111	112
Anzahl der Haltestellen	1.317	1.314	1.312
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	19,0	19,1	19,3

¹⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

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

³⁾ inklusive durch Dritte erbrachter Leistungen

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2013		2012		2011	
Typ	Baujahre	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 ¹⁾	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	32	16	32	16	32	16
DT3	1968–71	207	69	207	69	207	69
DT4 ²⁾	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2013	24	8	12	4		
Gesamtbestand²⁾	Anzahl	773	222	761	218	749	214
	Plätze³⁾		73.203		72.230		71.216
Betriebsfähiger Bestand		764	218	752	214	740	210

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

²⁾ inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

Bus	2013	2012	2011
Stadt- u. Schnellbusse ¹⁾	502	486	491
Gelenkbusse ¹⁾	240	206	198
Doppelgelenkbusse ¹⁾	26	26	26
Dieselhybridgelenkbusse ¹⁾	5	5	5
Brennstoffzellenhybridbusse ¹⁾	4	4	2
Kleinbusse/Großtaxen	0	1	1
Reisebusse	0	0	1
Gesamtbestand			
Anzahl²⁾	777	728	724
Plätze^{2),3),4)}	61.163	56.636	56.215

¹⁾ Niederflrbusse

²⁾ ohne angemietete Fahrzeuge (7 Stadt-, 3 Gelenk- und 2 Dieselhybridgelenkbusse)

³⁾ Durch genauere Ermittlung der Anzahl der Stehplätze ergeben sich Korrekturen zu den bisherigen Werten.

⁴⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die HOCHBAHN weist im Geschäftsjahr 2013 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 53,5 Mio. € und einen Kostendeckungsgrad von 90,3 % aus. Damit ist der Jahresfehlbetrag wesentlich geringer ausgefallen als geplant und der Kostendeckungsgrad wurde deutlich übertroffen.

Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich nachstehende Veränderungen. Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten in 2013 gegenüber dem Vorjahr um 5,5 Mio. € auf 387,2 Mio. € gesteigert werden. Die Mehreinnahmen ergeben sich im Wesentlichen aus der positiven Nachfrageentwicklung und aus der Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2013. Da im Geschäftsjahr 2013 weniger Baumaßnahmen, insbesondere im Projekt Neubau U-Bahn-Linie U4, durchgeführt wurden, weisen die aktivierten Eigenleistungen mit 16,2 Mio. € einen um 1,8 Mio. € bzw. 10,0 % geringeren Wert auf als im Vorjahr. Zugleich sind auch die Zuschüsse im Geschäftsjahr 2013 um 1,1 Mio. € und damit um 19,0 % auf 4,6 Mio. € gegenüber dem Vorjahr gesunken. Dennoch hat sich die Gesamtleistung im Jahr 2013 um 0,2 Mio. € auf 487,4 Mio. € leicht verbessert.

Beim Materialaufwand haben sich die Stromkosten in Höhe von 16,2 Mio. € für das Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 Mio. € erhöht. Grund hierfür ist ein gesteigener Verbrauch, primär verursacht durch den erstmals ganzjährigen Betrieb der U-Bahn-Linie U4. Die Kosten für Dieselkraftstoff sind dagegen trotz gesteigener Fahrleistung der HOCHBAHN-Busse um 3,3 % gesunken, da der durchschnittliche Preis für Diesel gegenüber dem Vorjahr um 0,05 €/Liter gesunken ist.

Aus der Fremdvergabe von Busverkehrsleistungen ergaben sich Kostensteigerungen, die auf Leistungsausweitungen und Preisanpassungen zurückzuführen sind. Des Weiteren sind Kosten für die Entsorgung des kontaminierten Bodenaushubs des neuen Busbetriebshofs Billbrookdeich in Höhe von 1,1 Mio. € angefallen.

Die Personalkosten sind gegenüber dem Vorjahr trotz der Auswirkungen des Tarifabschlusses zum 1. Juli 2013 leicht gesunken. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus der im Vorjahr vorgenommenen Neubewertung von langfristigen Personalrückstellungen, die zu entsprechend höheren Personalkosten geführt hatte.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Jahr 2013 um 12,0 Mio. € ist hauptsächlich auf Einmaleffekte des Vorjahres zurückzuführen. In den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2012 waren Einmalaufwendungen in Höhe von 11,2 Mio. € für die Verlagerung eines Betriebshofs sowie die Gründung einer Stiftung zur Förderung der Berufsausbildung von sozial benachteiligten Jugendlichen enthalten.

Im Geschäftsjahr 2013 erfolgte eine Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 4,0 Mio. €. Wegen der grundsätzlichen Aufgabe des ÖSPV bei der BeNEX GmbH wurde der Wert der Beteiligung der HOCHBAHN um diesen Betrag berichtigt.

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 2013 resultieren wie im Vorjahr aus der Inanspruchnahme des Wahlrechts, die Unterschiedsbeträge der Pensionsrückstellungen auf 15 Jahre zu verteilen.

Durch eine geringfügig verbesserte Einnahmesituation im Geschäftsjahr 2013 ist es der HOCHBAHN erneut gelungen, Kostensteigerungen aufzufangen und den Vorjahresfehlbetrag nochmals leicht um rund 0,2 Mio. € auf nunmehr 53,5 Mio. € (-0,3 %) zu reduzieren. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) konnte gegenüber dem Vorjahr um 3.673 T€ auf 30.670 T€ gesteigert werden.

Der Kostendeckungsgrad des Unternehmens, der mit 90,3 % um 0,1 Prozentpunkte über dem vergleichbaren Vorjahreswert (90,2 %) liegt, stellt erneut einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Jahresfehlbetrag (in Mio. €)

Jahr	2013	2012	2011	2010	2009
Jahresfehlbetrag	53,5	53,7	55,6	56,6	58,4

Kostendeckungsgrad (in %)

Jahr	2013	2012	2011	2010	2009
Kostendeckungsgrad	90,3	90,2	89,2	88,7	88,1

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2013 und wird in Anlehnung an DRS 2 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

in Mio. €	2013
Finanzmittelfonds am 01.01.2013	6,2
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+ 0,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 105,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 102,4
Finanzmittelfonds am 31.12.2013	3,4

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2013 besteht aus liquiden Mitteln.

Zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von 143,8 Mio. € vor Zuschüssen und zur planmäßigen Tilgung von Altdarlehen in Höhe von 25,8 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2013 drei langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 85,0 Mio. € aufgenommen.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 354,1 Mio. €. Damit ergibt sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 59,3 Mio. € bzw. 20,1 %.

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

Die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN war im Jahr 2013 jederzeit gewährleistet.

Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2013 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 143,8 Mio. € (2012: 97,7 Mio. €) getätigt. Mit einem Anteil von 68 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 97,8 Mio. € (2012: 72,8 Mio. €) im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur.

Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen der ersten und zweiten Serie 34,8 Mio. €, auf den U-Bahn-Neubau (U4-Anbindung der HafenCity, Bau einer Kehr- und Abstellanlage sowie erste Arbeiten für die Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken) 15,3 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 10,7 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 6,5 Mio. €, auf den Neubau des Stellwerkes Barmbek 5,1 Mio. € sowie auf Brückenbauwerkserneuerungen 4,3 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Modernisierung und Erhaltung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 42,2 Mio. € investiert, davon 24,8 Mio. € für Busbeschaffungen, 12,7 Mio. € für den Neubau der Busbetriebshöfe Langenfelde, Harburg II und Billbrookdeich, 1,6 Mio. € für Neubeschaffungen elektronischer Fahrschein-drucker und 1,1 Mio. € für das Betriebshofmanagementsystem.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 3,0 Mio. € investiert. In Finanzanlagen/Beteiligungen wurden mit der Kapitalerhöhung der Hamburger Schnellbahn-Fahrzeuggesellschaft mbH 0,75 Mio. € investiert.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen

	2013 Mio. €	2013 Anteil %	2012 Mio. €	2011 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
– DT5	34,8	24,2	8,4	7,2
– U-Bahn-Neubau U4	15,3	10,6	25,6	30,9
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
– Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	47,7	33,2	38,8	37,7
Zwischensumme U-Bahn	97,8	68,0	72,8	75,8
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	42,2	29,3	22,6	21,3
Gemeinsame Anlagen	3,0	2,1	2,3	3,0
Finanzanlagen	0,8	0,6	0,0	0,0
Gesamtinvestitionen	143,8	100,0	97,7	100,1

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2013 gegenüber dem Vorjahr um 43,7 Mio. € und damit um 6,0% auf 776,4 Mio. € erhöht. Dies ist im Wesentlichen auf die Zunahme des Sachanlagevermögens auf der Aktivseite zurückzuführen. Grund hierfür waren vor allem die Neuanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen der Generation DT5. Parallel dazu haben sich auf der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Aufnahme neuer Darlehen zur Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöht.

Die Eigenkapitalquote der HOCHBAHN hat sich durch die Erhöhung der Bilanzsumme bei gleichem Eigenkapital um 1,1 Prozentpunkte auf 18,3% im Vergleich zum Vorjahr vermindert.

Aktiva

	2013 Mio. €	2013 Anteil %	2012 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	516,9	66,6	473,7
Finanzanlagen	144,3	18,6	146,1
	661,2	85,2	619,8
Vorräte	15,2	1,9	13,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12,1	1,6	12,5
Flüssige Mittel	3,4	0,4	6,2
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	84,5	10,9	80,4
	115,2	14,8	112,9
	776,4	100,0	732,7

Passiva

	2013 Mio. €	2013 Anteil %	2012 Mio. €
Eigenkapital	142,4	18,3	142,4
Pensionsrückstellungen	45,6	5,9	41,7
Darlehen von Kreditinstituten und sonstige Darlehen	354,1	45,6	294,8
	542,1	69,8	478,9
Übrige Rückstellungen	165,1	21,3	168,2
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	31,4	4,0	25,0
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	37,8	4,9	60,6
	234,3	30,2	253,8
	776,4	100,0	732,7

2.4 Mitarbeiter der HOCHBAHN

Die Steigerung der Fahrgastzahlen geht mit einer kontinuierlichen Steigerung der Mitarbeiterzahlen einher. Der Personalbestand der HOCHBAHN zum 31. Dezember 2013 ist gegenüber dem Vorjahr um 166 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Mitarbeiter gesamt	4.836	4.670	4.541	4.526	4.464
davon Vorstand	4	4	4	4	3
davon Auszubildende	144	127	131	125	117
davon Vollzeitkräfte ¹⁾	4.341	4.198	4.086	4.083	4.054
davon Teilzeitkräfte	303	285	256	252	234
davon Aushilfen	44	56	64	62	56

¹⁾ ohne Vorstand, Auszubildende und Aushilfen

Im Rahmen von Tarifverhandlungen wurde die Vergütung der HOCHBAHN-Mitarbeiter angepasst. Der Tarifabschluss vom 28. August 2012 trat mit Wirkung vom 1. Juli 2012 in Kraft und hat eine Laufzeit von 24 Monaten bis zum 30. Juni 2014.

Der Tarifabschluss enthält eine Erhöhung der Tabellenentgelte und des Urlaubsgeldes in zwei Stufen. Die erste Stufe trat mit Wirkung ab 1. Juli 2012 in Kraft. In der zweiten Stufe, die seit dem 1. Juli 2013 gültig ist, wurden die Tabellenentgelte um 2,5 % und das Urlaubsentgelt ab dem Jahr 2013 um 60 € angehoben.

Um dem steigenden Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern auch in Zukunft gerecht zu werden, hat die HOCHBAHN mit Beginn des Ausbildungsjahres 2013 die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb im Rahmen eines Pilotprojektes erstmalig angeboten.

Der Ausbildungsberuf Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) wurde vor einigen Jahren in der ÖPNV-Branche neu eingeführt. Die dreijährige Berufsausbildung sieht neben dem Erwerb der Führerscheinklasse D (Personenbeförderung) u. a. die Vermittlung von Kenntnissen in den Bereichen Marketing und Vertrieb, im Umgang mit Kunden sowie kaufmännische Betriebsführung, Planung und Disposition des Fahrbetriebes, Betriebssicherheit und Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge und Anlagen vor.

Mit dieser Ausbildung soll das Berufsbild des Busfahrers insbesondere für jüngere Zielgruppen attraktiver gestaltet werden. Im Jahr 2013 sind 16 Auszubildende für diesen Beruf eingestellt worden. Die Ausbildung erfolgt in Kooperation mit dem Hamburger Ausbildungszentrum (HAZ). Nach drei Jahren wird das Pilotprojekt evaluiert und über das weitere Angebot des Ausbildungsberufes entschieden.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

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

Die erfolgsunabhängigen Komponenten bestehen in erster Linie aus dem Grundgehalt. Die sonstigen Leistungen zählen ebenfalls zu den erfolgsunabhängigen Komponenten. Sie umfassen den geldwerten Vorteil von Sachbezügen, wie Firmenwagen und Fahrer. Daneben haben die Vorstandsmitglieder Pensionszusagen erhalten.

Die variable Vergütung wird erfolgsabhängig gewährt, die Komponenten werden vom Aufsichtsrat festgelegt und beziehen sich auf finanzielle sowie nicht finanzielle Zielwerte, sowohl bezogen auf die Gesamtentwicklung der HOCHBAHN als auch auf die jeweiligen Ressorts. Jährlich wird dazu eine Ziel- und Leistungsvereinbarung mit den einzelnen Vorstandsmitgliedern geschlossen.

3. NACHTRAGSBERICHT

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

4. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

4.1 Prognosebericht

Linienverlängerung U4

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 ist vor dem Hintergrund der geplanten Bebauung in der östlichen HafenCity erforderlich. Die Streckenverlängerung um rund 1,3 km befindet sich im Anschluss an die bereits in Betrieb genommene Haltestelle HafenCity Universität. Sie beinhaltet ebenfalls eine Kehr- und Abstellanlage im unmittelbaren Anschluss an die bestehende Haltestelle sowie eine zusätzliche Haltestelle Elbbrücken. An der neuen Haltestelle Elbbrücken ist eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn geplant. Das Gesamtbudget der Maßnahme beläuft sich auf 178,2 Mio. €, die vollständig im Rahmen einer Zuwendung seitens der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. aus GVFG-Mitteln des Bundes (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) finanziert wird.

Im Juni 2013 wurde mit dem Bau der Kehr- und Abstellanlage begonnen. Für die Tunnel- und Trogstrecke erfolgte die Auftragsvergabe im Dezember 2013, der Baubeginn ist im Februar 2014 erfolgt. Die Ausschreibung und Vergabe der Haltestelle Elbbrücken ist für Ende 2014 geplant. Unter Berücksichtigung dieser Terminplanung soll die Betriebsaufnahme im Jahr 2018 erfolgen.

Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestellen

Besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der Hamburger Hochbahn AG ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zu erleichtern. In diesem Zusammenhang wurde ein gesondertes Programm zur Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus von U-Bahn-Haltestellen aufgelegt. In der Stufe I sollen dabei bis zum Jahr 2015 weitere 20 Haltestellen barrierefrei gestaltet werden. Wesentliche Komponenten der Barrierefreiheit sind dabei die Integration von Aufzugseinrichtungen, die Erhöhung von Bahnsteigen sowie die Ausrüstung der Haltestellen mit Orientierungshilfen für Sehbehinderte.

Mit den im Jahr 2013 barrierefrei in Betrieb genommenen Haltestellen Christuskirche, Emilienstraße, Kiwittdamm und Osterstraße konnten im Rahmen des Programms bereits acht Haltestellen fertiggestellt werden.

Zum Jahreswechsel 2013/2014 befanden sich die Haltestellen Eppendorfer Baum, Hammer Kirche und Wandsbek-Gartenstadt im Bau. Diese Haltestellen sowie die Haltestelle Feldstraße sollen noch 2014 fertiggestellt werden. Darüber hinaus soll im Jahr 2014 der Baubeginn für die Haltestellen Berne, Burgstraße, Legienstraße, Mundsburg und Rauhes Haus erfolgen. Im Jahr 2015 sollen zum Abschluss dieser ersten Stufe des barrierefreien Ausbaus noch die Haltestellen Hallerstraße, Stephansplatz und Ochsenzoll sowie zusätzlich die Haltestelle Klosterstern ausgebaut werden.

Für eine Stufe II erfolgen derzeit parallel die Vorplanung und Prüfung der technischen Realisierbarkeit des Ausbaus der dann noch verbleibenden 30, bisher noch nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Hamburger Stadtgebiet. Die weitere Realisierung dieser Stationen wird ab dem Jahr 2016 angestrebt und soll kontinuierlich bis in die nächste Dekade fortgeführt werden.

Das gesamte Programm zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen wird vollständig durch Zuwendungsmittel der Freien und Hansestadt Hamburg gefördert.

Für drei Haltestellen auf Schleswig-Holsteiner Gebiet soll im Jahr 2014 eine Voruntersuchung zur Möglichkeit des barrierefreien Ausbaus dieser Haltestellen erfolgen. Abhängig von einer Finanzierungszusage seitens der betroffenen Gemeinden, des Landkreises sowie des Landes Schleswig-Holstein wird dann die Realisierung für das Jahr 2016 angestrebt.

Projekt switchh

Mit dem am 31. Mai 2013 gestarteten Projekt switchh verknüpft die Hamburger Hochbahn AG den öffentlichen Personennahverkehr mit Dienstleistern ergänzender Mobilität auf einer Mobilitätsplattform und an den sogenannten switchh Punkten. Mit dieser Vernetzung als permanente Rückfallebene individueller Mobilität wird der Verzicht der Stadtbewohner auf den eigenen (Zweit-)Pkw gefördert. Der Marktstart von switchh ging einher mit der Eröffnung des ersten switchh Punktes am U/S-Bahn-Haltestelle Berliner Tor sowie der Einführung der um switchh erweiterten HVV-App. In Zusammenarbeit mit den Partnern car2go und Europcar konnten im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres 2013 bereits mehr als 1.500 aktive Kunden für switchh gewonnen werden.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2013 wurden an den S-Bahn-Haltestellen Harburg und Bergedorf zwei weitere switchh Punkte eröffnet. Beide Standorte wurden dabei in die bereits bestehenden P+R-Anlagen an den jeweiligen Haltestellen integriert. Sie bieten jeweils sechs Stellplätze für die Kurzzeitmietfahrzeuge von car2go und zwei Stellplätze für die Mietfahrzeuge von Europcar.

Im Geschäftsjahr 2014 ist die Eröffnung weiterer switchh Punkte geplant. Hierzu zählen Standorte an den U-Bahn-Haltestellen Kellinghusenstraße, Saarlandstraße und Wandsbek Markt sowie am Bahnhof Altona.

Neben der Erweiterung des Standortnetzes wird auch ein sukzessiver Ausbau der Mobilitätsplattform beabsichtigt, um mit zusätzlichen Funktionalitäten und weiteren Partnern, wie StadtRAD Hamburg oder dem hamburgischen Taxigewerbe, die Vernetzung der Mobilität in Hamburg voranzutreiben und das Gesamtprodukt noch attraktiver für den Kunden zu gestalten.

Darüber hinaus soll im Verlauf des Geschäftsjahres 2014 ein sogenanntes Marktöffnungsverfahren entwickelt und gestartet werden, um allen geeigneten Anbietern komplementärer Mobilitätsdienstleistungen mit Auslaufen der zweijährigen Pilotphase Ende Mai 2015 einen diskriminierungsfreien Zugang zu switchh zu ermöglichen.

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 (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) mit dem LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) ist die Hamburger Hochbahn AG als Nutzer der Infrastruktur wesentlich am Projekt beteiligt. Unter dem Begriff „Busbeschleunigungsprogramm“ sind die kurz- und mittelfristig umzusetzenden Aktivitäten am Fahrweg und an den Haltestellen zusammengefasst. Zielsetzungen sind die Sicherstellung einer höheren Leistungsfähigkeit (Kapazität) auf den bereits heute hoch belasteten MetroBus-Linien sowie gleichzeitig die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und der Zuverlässigkeit des Busverkehrs.

Nach dem hauptsächlich durch die Konzeptionsphase geprägten Vorjahr wurde im Jahr 2013 mit der Realisierung des Busbeschleunigungsprogramms begonnen. Dabei wurden insbesondere wesentliche technische und bauliche Maßnahmen für die MetroBus-Linie 5 umgesetzt. So wurden Maßnahmen an wichtigen Knotenpunkten und Haltestellen abgeschlossen (z. B. Siemersplatz, Gärtnerstraße, Bezirksamt Eimsbüttel), zusätzliche Bussonderfahrstreifen eingerichtet (Niendorfer Straße bis Siemersplatz) und die ersten funktionstüchtigen Lichtsignalanlagen-Vorrangschaltungen (z. B. Siemersplatz, Staatsbibliothek) in Betrieb genommen.

Das Busbeschleunigungsprogramm sieht die sukzessive Bearbeitung weiterer Linien vor und ist ein mittelfristig angelegtes Projekt, für das derzeit Maßnahmen bis zum Jahr 2016 eingeplant sind. Für das Jahr 2014 sind schwerpunktmäßig der Abschluss der Arbeiten auf der MetroBus-Linie 5, Maßnahmen auf der MetroBus-Linie 7 sowie der Umbau des Eidelstedter Platzes vorgesehen. Darüber hinaus haben die Planungen für die Linien 6 und 20/25 begonnen. Auch hier sind im Jahr 2014 erste Baumaßnahmen vorgesehen.

Durch die Umsetzung der zuvor genannten Maßnahmen werden signifikante Verbesserungen für die Fahrgäste dieser Linien in Form einer deutlichen Kapazitätssteigerung, einer kürzeren Reisezeit und einer höheren Pünktlichkeit sowie insgesamt mehr Komfort erwartet.

Innovationslinie

Wie im Kapitel „Forschung und Entwicklung“ bereits ausgeführt, ist vorgesehen, die Aktivitäten der HOCHBAHN auf dem Gebiet der alternativen Antriebstechnologien zu bündeln und eine komplette Linie vollständig mit „Fahrzeugen der Zukunft“ (Brennstoffzellen- und Dieselhybridbusse sowie Plug-in-Hybridbusse) zu betreiben. Bei dieser sogenannten Innovationslinie wird es sich um die Linie 109 zwischen der Innenstadt und Alsterdorf handeln. Für den Einsatz der Plug-in-Fahrzeuge werden an den Linienenden am ZOB und in Alsterdorf Ladestationen zum Nachladen der Batterien der Busse installiert.

BeNEX GmbH, Hamburg

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die BeNEX GmbH (BeNEX) an Ausschreibungen von Verkehrsleistungen im Bundesgebiet teilgenommen. Mit ihrem Beteiligungsunternehmen cantus Verkehrsgesellschaft mbH (cantus) nahm sie an der Wiederausschreibung der Verkehre im Nordost-Hessen-Netz teil. Mit Schreiben vom 24. Mai 2014 erteilte der Nordhessische Verkehrs Verbund (NVV) der cantus erneut den Zuschlag für diese Verkehrsleistung. Der Verkehrsvertrag beinhaltet Leistungen im Umfang von ca. 3,9 Mio. Zugkilometern p. a. und hat eine Laufzeit von Dezember 2016 bis Dezember 2031.

Bei der ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) stand die Betriebsaufnahme von Neuverkehren auf den Regionalexpresslinien Stendal–Jüterbog und Wismar–Cottbus sowie auf der Linie Rehna–Parchim im Mittelpunkt der Aktivitäten. Aufgrund von Produktionsverzögerungen beim Hersteller wurde der Betrieb auf den Regionalexpresslinien im Dezember 2012 zunächst mit Ersatzfahrzeugen aufgenommen, die durch die sukzessive Einbindung der gelieferten Neufahrzeuge schrittweise abgelöst wurden. Seit Mai 2013 wird der Betrieb vollständig mit den hierfür vorgesehenen Fahrzeugen erbracht.

Darüber hinaus erfolgten Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme im Netz Mitte durch die NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (NBE) im Dezember 2014.

Die BeNEX-Beteiligungen erbringen zum Zeitpunkt der Lageberichterstellung ein Leistungsvolumen von ca. 39,9 Mio. Zugkilometern p. a. Aufgrund der anstehenden Betriebsaufnahme der NBE im Netz Mitte sowie des im Dezember 2014 auslaufenden Verkehrsvertrags der ODEG im Netz Ostbrandenburg wird sich die erbrachte Verkehrsleistung zum Fahrplanwechsel 2014/15 voraussichtlich auf 37,6 Mio. Zugkilometer p. a. reduzieren. Unklar ist derzeit noch die Zukunft des ODEG-Verkehrs im Netz Südmecklenburg, welcher aktuell bis Ende 2014 gesichert ist.

Für die verbliebenen Aktivitäten im Bereich ÖSPV untersucht die BeNEX derzeit verschiedene Optionen. Diese beinhalten auch die Veräußerung ihrer Anteile an der VBR.

Aus heutiger Sicht wird sich die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der BeNEX weiterhin positiv fortsetzen. Im Jahr 2014 wird das Ergebnis gegenüber dem abgelaufenen Geschäftsjahr ansteigen. Im Wesentlichen ist dies auf eine Erhöhung der Beteiligungserträge zurückzuführen.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2013 einen Fehlbetrag von 53,5 Mio. € und einen damit verbundenen Kostendeckungsgrad von 90,3 % erreicht.

Im Jahr 2014 wird der Fehlbetrag der HOCHBAHN aus heutiger Sicht voraussichtlich 59,8 Mio. € betragen. Für 2014 ist im Vergleich zu 2013 mit höheren Kosten durch die geplanten Leistungsausweitungen zu rechnen. Diese resultieren vor allem aus einem höheren Personalaufwand, insbesondere für zusätzliches Fahrpersonal. Zudem ist ein Anstieg der Kapitalkosten für die Beschaffung von zusätzlichen Bussen und neuen U-Bahnfahrzeugen zu erwarten. Vor diesem Hintergrund zeichnet sich für das Jahr 2014 ab, dass das absolute Ergebnisniveau des Jahres 2013 nicht wieder erreicht werden kann.

4.2 Risikobericht

Risikomanagement

Das Risikomanagement bei der HOCHBAHN regelt die systematische Identifikation, Quantifizierung, Steuerung und Kommunikation von Risiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben können. Grundlagen hierfür sind eine ausgeprägte Risikokultur in allen Unternehmensbereichen sowie ein einheitliches Verständnis dessen, was unter einem Risiko zu verstehen und wie hiermit umzugehen ist. Ausweislich des Handbuchs zum Risikomanagement sind diese wie folgt definiert:

„Risiken sind alle möglichen künftigen Entwicklungen und Ereignisse innerhalb und außerhalb des Konzerns, die zu einer negativen Prognose- bzw. Zielabweichung führen können.“ Risiken beinhalten somit die Möglichkeit der negativen Abweichung bzw. des Eintritts eines wirtschaftlichen Schadens im Vergleich zum Geplanten.

Das Ziel des Risikomanagements besteht darin, die wesentlichen und bestandsgefährdenden Risiken zu erfassen und zu steuern. Um eine frühestmögliche Erkennung risikobehafteter Entwicklungen zu gewährleisten, wurden verschiedene weitreichende Regelungen und Instrumente entwickelt und implementiert.

Risiken

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

Die ursprünglichen Planungen sahen vor, dass im Zeitraum von 2012 bis 2016 die bis zu 45 Jahre alten DT3-Fahrzeuge durch eine neue Fahrzeuggeneration, den DT5, zu ersetzen sind. In der Vergangenheit kam es vermehrt zu Verzögerungen bei der Entwicklung, beim Bau und bei der Auslieferung der neuen Fahrzeuge, die vom Herstellerkonsortium zu vertreten waren. Da die Einführung der neuen Fahrzeuge nicht wie geplant erfolgt, ist ein längerer Einsatz der alten DT3-Fahrzeuge erforderlich. Eventuelle Aufwendungen für die Ertüchtigung der Fahrzeuge sind bisher nicht in den Mittelfristplanungen der HOCHBAHN enthalten.

Haushaltsbedingte Einschränkungen von Fördermitteln des Bundes für den ÖPNV

Die Haushaltslage des Bundes sowie die geplante Schuldenbremse können mittelfristig zu Reduzierungen bei der Höhe von Fördermitteln für den ÖPNV führen, mit entsprechenden Auswirkungen für die HOCHBAHN. Eine Überprüfung der Regionalisierungsmittel ist für 2014 vorgesehen. Das GVFG-Bundesprogramm bleibt voraussichtlich bis Ende 2019 unverändert bestehen.

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

Die Festlegung der Tarifstruktur im Verbundgebiet liegt im Ermessen und in der Verantwortung des Aufgabenträgers. Bis zum Jahr 2010 stellten die jährlichen Anhebungen des HVV-Tarifs für die HOCHBAHN ein wesentliches Risiko dar, weil der tatsächliche Anstieg der Personal-, Strom- und Dieselaufwendungen nicht oder nur unzureichend über die Anhebung ausgeglichen wurde. Aufgrund einer Absprache zwischen den Verkehrsunternehmen sowie dem Aufgabenträger orientieren sich seit 2011 die jährlichen Anhebungen des HVV-Tarifs an der realen Entwicklung dieser zentralen Aufwendungen. Eine unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs führt bei der HOCHBAHN zum Defizitanstieg.

Wirtschaftlichkeit BeNEX

Als neues mittelfristiges Risiko wurde die „Wirtschaftlichkeit BeNEX“ identifiziert und in die Gesamtrisikoposition einbezogen. Insbesondere nicht ausreichende bzw. ausbleibende künftige Dividendenzahlungen an die HOCHBAHN könnten zu Wertberichtigungen auf die Beteiligung führen. Der Wert der Beteiligung bei der HOCHBAHN wird regelmäßig im Zuge der jährlichen Abschlussarbeiten untersucht.

Gefahr von Ausschreibungen von Verkehrsleistungen in Hamburg

Die Grundlage für die Erbringung der Verkehre durch die HOCHBAHN ist die Betrauung. Auf Basis einer Trennungsrechnung wird jährlich der Nachweis erbracht, dass keine Überkompensation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung eingetreten ist und die Leistungen zu Konditionen erbracht wurden, die einem Drittvergleich entsprechen. Mit dem Auslaufen der Betrauung besteht das Risiko, dass die Verkehre im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens durch den Aufgabenträger vergeben werden und damit von der Möglichkeit der Direktvergabe an die HOCHBAHN abgesehen wird.

Wegfall der Umlage zur Förderung erneuerbarer Energien (EEG-Umlage)

Die EU-Kommission hat am 18. Dezember 2013 ein förmliches Prüfverfahren zum EEG 2012 eingeleitet, um unter anderem festzustellen, ob die für stromintensive Unternehmen gewährte Besondere Ausgleichsregelung (BesAR) bei der EEG-Umlage zur Förderung erneuerbarer Energien mit dem Beihilferecht im Einklang steht. Ein Negativbeschluss des EU-Beihilfeverfahrens könnte zu einer Rückforderungsanordnung führen. Parallel hierzu plant die Bundesregierung eine nationale Reform des EEG und bemüht sich um deren Genehmigung durch die EU-Kommission. Nach einem Referentenentwurf des Bundeswirtschaftsministeriums soll die Befreiung der Schienenbahnen von der EEG-Umlage schrittweise zurückgefahren werden. Die Umsetzung der Pläne würde eine entsprechende Mehrbelastung bei den Strombezugskosten bedeuten.

Zusammenfassende Risikoposition

Die mittelfristige Gesamtrisikoposition der HOCHBAHN wird im Wesentlichen durch Unsicherheiten bei der Entwicklung von Förderprogrammen des Bundes und des Landes, die den betriebsfähigen Erhalt der U-Bahn-Infrastruktur sicherstellen sollen, sowie durch verschiedene technische und organisatorische Risiken bestimmt. Insgesamt ist die Risikoposition im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen leicht rückläufig.

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

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind ein Auszug aus der Gesamtrisikoposition zum 31. Dezember 2013.

4.3 Chancenbericht

Strategische Chancen

Mittelfristig ergeben sich Chancen für die HOCHBAHN durch die Erschließung neuer Wohn-, Industrie- und Gewerbeflächen und deren Anbindung an den ÖPNV sowie durch eine sich wandelnde Mobilitätskultur. Damit trägt der ÖPNV erheblich zur Erreichung der verkehrs-, regional- und stadtentwicklungspolitischen als auch der ökologischen und ökonomischen Zielsetzungen der Stadt sowie der Standortattraktivität bei.

Der demografische Wandel und der daraus resultierende höhere Anteil der älteren Bevölkerung wirken sich auf das Mobilitätsverhalten der Gesellschaft aus. Barrierefreie Mobilität zu gestalten und damit die Mobilität älterer Menschen zu verbessern, bietet die Chance für steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV.

Ein steigendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung begünstigt den Ausbau des ÖPNV und die Entwicklung von innovativen Busantrieben. Bei der Entwicklung und Erprobung dieser Antriebe übernimmt die HOCHBAHN eine Vorreiterrolle in Deutschland. Wichtige Aspekte für die HOCHBAHN sind die Verbesserung der Luftqualität und des Lärmschutzes, u. a. durch die Förderung der Elektromobilität. Die Forderung nach umweltschonenderen Verkehren wird durch die Ressourcenverknappung langfristig verstärkt.

Zudem setzt die für ein freies Fließen des Wirtschaftsverkehrs erforderliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs die Stärkung des ÖPNV voraus.

Marktchancen

Eine verstärkte Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste und der bedarfsgerechte Ausbau steigern die Attraktivität des ÖPNV und begünstigen damit den Umstieg vom eigenen Pkw auf Busse und Bahnen. Dabei gilt es, Bequemlichkeit, Information, Einfachheit und Komfort sowohl im Reiseverlauf als auch an den Haltestellen umfassender zu berücksichtigen.

Der Wandel in der Mobilitätskultur ist gekennzeichnet durch eine verstärkte Nachfrage nach den ÖPNV ergänzenden individuellen Mobilitätsangeboten. Mit dem multimodalen Verkehrsangebot switchh bietet die HOCHBAHN hier eine innovative Lösung, die gezielt auf diese Kundenwünsche eingeht und den Umstieg weiter fördert.

Die Gestaltung des ÖPNV in Hamburg wird maßgeblich von der Politik beeinflusst. Dabei orientiert sich die Tarifpolitik der letzten Jahre an der tatsächlichen Kostenentwicklung in den HVV-Mitgliedsunternehmen. Um weiterhin ein attraktives und zukunftsfähiges Angebot mit Bussen, Bahnen und Fähren sicherstellen zu können und die Chancen des ÖPNV zu nutzen, müssen auch künftig Fahrpreissteigerungen umgesetzt werden. Diese müssen für den Fahrgast transparent und nachvollziehbar sein.

JAHRESABSCHLUSS

60	BILANZ
61	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
62	ANLAGENSPIEGEL
64	ANHANG
67	Bilanzerläuterungen
71	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
74	Sonstige Angaben
79	Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2013

Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2013

AKTIVA

in T€	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		6.066	5.775
II. Sachanlagen		510.834	467.845
III. Finanzanlagen		144.282	146.140
		661.182	619.760
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(1)	15.154	13.763
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	96.627	92.907
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		3.374	6.166
		115.155	112.836
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		103	57
		776.440	732.653

PASSIVA

in T€	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(3)+(4)	88.938	88.938
II. Kapitalrücklage	(4)	48.050	48.050
III. Gewinnrücklagen	(4)	5.446	5.446
		142.434	142.434
B. Rückstellungen			
	(5)	210.676	209.902
C. Verbindlichkeiten			
	(6)	421.941	376.338
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1.389	3.979
		776.440	732.653

Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013

in T€	Anhang	2013	2012
1. Umsatzerlöse	(7)	424.285	418.882
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		16.219	18.018
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	46.875	50.333
4. Gesamtleistung		487. 379	487.233
5. Materialaufwand	(9)	-212.713	-202.776
6. Personalaufwand	(10)	-213.972	-214.889
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	-60.520	-59.331
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-37.219	-49.207
9. Beteiligungsergebnis	(13)	4.497	7.998
10. Zinsergebnis	(14)	-19.650	-21.340
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-52.198	-52.312
12. Außerordentliche Aufwendungen/ Außerordentliches Ergebnis	(15)	-898	-898
13. Sonstige Steuern		-404	-464
14. Erträge aus Verlustübernahme		53.500	53.674
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0	0

Anlagenpiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT (gerundet auf T€)

in T€	AHK Stand am 01.01.2013	Zugänge
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	32.143	836
2. Geleistete Anzahlungen	3.682	1.496
	35.825	2.332
II. Sachanlagen		
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	42.820	151
b) Bauten auf fremden Grundstücken		
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	167.904	2.991
bb) Übrige Bauten	73.284	1.488
	284.008	4.630
2. Technische Anlagen und Maschinen		
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	361.732	13.366
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	573.338	26.056
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	61.461	2.426
	996.531	41.848
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		
a) Betriebs- und Geschäftsausstattung (+ GWG)	85.472	5.679
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	27.833	54.078
	1.393.844	106.235
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	129.088	750
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.871	53
3. Beteiligungen	1.041	
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	6.338	1.539
5. Sonstige Ausleihungen	7.803	
	146.141	2.342
Summe Anlagevermögen	1.575.810	110.909

Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen (kumuliert)	Buchwerte 31.12.2013	Buchwerte 31.12.2012	Abschreibungen 2013
170	578	31.649	1.738	2.093	1.768
99	- 751		4.328	3.682	100
269	- 173	31.649	6.066	5.775	1.868
973	85	26.918	15.165	15.474	545
6	1.675	139.372	33.192	32.609	4.082
88	655	53.751	21.588	21.215	1.770
1.067	2.415	220.041	69.945	69.298	6.397
6.060	4.474	268.692	104.820	97.375	10.393
11.667	2.477	355.865	234.339	238.388	30.883
703	2.390	47.651	17.923	15.695	2.586
18.430	9.341	672.208	357.082	351.458	43.862
1.686	1.738	72.888	18.315	19.256	8.326
3.099	- 13.321		65.491	27.833	68
24.282	173	965.137	510.833	467.845	58.653
		4.000	125.838	129.088	4.000
200			1.724	1.871	
			1.041	1.041	
			7.877	6.338	
			7.803	7.803	
200	0	4.000	144.283	146.141	4.000
24.751	0	1.000.786	661.182	619.761	64.521

Anhang

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2013

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2013 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten. Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft ist nicht verpflichtet, gemäß § 291 HGB einen eigenen Konzernabschluss und -lagebericht aufzustellen. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, aufgestellt und veröffentlicht.

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

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

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

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

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

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

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

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Restlaufzeit von elf Jahren mit einem Rechnungszinssatz von 4,65 % p. a. (Vorjahr: 4,84 % p. a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,75 % p. a. (Vorjahr: 2,70 % p. a.), der erwartete Rententrend mit 2,50 % p. a. (Vorjahr: 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 2013 ergeben sich hieraus bei den Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen Fehlbeträge von 5.627 T€ für laufende Pensionen und 4.253 T€ für Anwartschaften.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen mit dem notwendigen Erfüllungsbetrag. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,75 % p. a. (Vorjahr: 2,70 % p. a.) berücksichtigt. Für die übrigen Preis- und Kostensteigerungen wurden 1,50 % p. a. (Vorjahr: 1,50 % p. a.) angesetzt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen zwischen 3,47 % p. a. (Vorjahr: 3,95 % p. a.) und 4,89 % p. a. (Vorjahr: 5,05 % 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€	2013	2012
Hilfs- und Betriebsstoffe	14.700	13.404
Waren	454	359
	15.154	13.763

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2013	2012
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.125	12.521
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	20.336	21.707
davon aus Lieferungen und Leistungen/Verbindlichkeiten	(-3.350)	(-2.961)
davon aus sonstigen Forderungen	(23.686)	(24.668)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.472	1.767
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.472)	(1.767)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	51.900	37.625
davon aus Lieferungen und Leistungen	(36.550)	(36.345)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(15.350)	(1.280)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	9.794	19.287
Summe	96.627	92.907

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind 17 T€ (Vorjahr: 34 T€) mit einer Restlaufzeit über einem Jahr enthalten.

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2013 88.938.200,00 € und teilt sich wie folgt auf:

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

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

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

(4) Eigenkapitalspiegel

in T€	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Eigenkapital
Stand zum 01.01.2013/ Stand zum 31.12.2013	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€	2013	2012
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	45.643	41.687
Sonstige Rückstellungen	165.032	168.215
	210.675	209.902

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 21.870 T€ sowie für Anwartschaften von 8.774 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von rund 109 Mio. € (Pflichtrückstellung gemäß § 249 Abs. 1 HGB) enthalten die sonstigen Rückstellungen u. a. Verpflichtungen für Vergütungsnachzahlungen an Mitarbeiter, künftige Jubiläumsszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen gemäß § 249 Abs. 1 Nr. 1 HGB, Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen Auflagen, Prozessrisiken und für ausstehende Rechnungen sowie Rückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB a. F., die nach Artikel 67 Abs. 3 EGHGB beibehalten wurden.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	2013			2012		
	insges.	davon Restlaufzeit		insges.	davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	354.124 ¹⁾	29.027	187.398	294.844 ¹⁾	27.604	154.543
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31.448	31.448	0	24.979	24.979	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	16.844	16.844	0	31.346	31.346	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(56.508)	(56.508)	(0)	(5.333)	(5.333)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(-39.664)	(-39.664)	(0)	(26.013)	(26.013)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	0	2.118	2.118	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(3)	(3)	(0)	(2.118)	(2.118)	(0)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	19.522	19.522	0	23.051	23.051	0
davon aus Steuern	(2.800)	(2.800)	(0)	(2.618)	(2.618)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.239)	(1.239)	(0)	(1.146)	(1.146)	(0)
Summe	421.941	96.844	187.398	376.338	109.098	154.543

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(7) Umsatzerlöse

in T€	2013	2012
Personennahverkehr ¹⁾	387.178	381.712
Vermietung und Verpachtung (einschl. Vermietung von Werbeflächen)	14.141	13.913
Sonstiges	22.966	23.257
	424.285	418.882
davon aperiodisch ²⁾	5.396	19.384

¹⁾ Die Umsatzerlöse setzen sich im Wesentlichen aus Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG (Schülerverkehr) sowie § 148 SGB IX (Beförderung Schwerbehinderter) zusammen. Die endgültige Einnahmenezuschreibung des HVV für das Jahr 2013 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der HVV GmbH. Die Ermittlung der Einnahmen aus der Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX) erfolgt aufgrund einer vorläufigen Berechnung grundsätzlich anhand der Vorjahresparameter.

²⁾ In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen nachträgliche Einnahmen des HVV, aus § 45 a PBefG sowie aus § 148 SGB IX für frühere Jahre enthalten (zusammen 5.079 T€), die z. T. aufgrund vorläufiger Bescheide vereinnahmt wurden.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2013	2012
Sonstige betriebliche Erträge	46.875	50.333
davon aperiodisch	5.560	8.801
(im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, aus Cross-Border-Lease-Transaktionen sowie Kostenerstattungen für frühere Jahre)		

(9) Materialaufwand

in T€	2013	2012
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	57.193	56.202
Aufwendungen für bezogene Leistungen	155.520	146.574
	212.713	202.776

(10) Personalaufwand

in T€	2013	2012
Löhne und Gehälter	175.640	176.067
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	38.332	38.821
	213.972	214.888
davon für Altersversorgung und für Unterstützung	4.903	4.743
davon aperiodisch (im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Zuführung zur Wettbewerbsrückstellung)	3.399	13.320

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 2013 8.042 T€.

(11) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr gemäß § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB in Höhe von 168 T€ (Vorjahr: 292 T€) und 1.445 T€ vorgenommen.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von 265 T€. Diese resultieren im Wesentlichen aus sonstigen Dienstleistungen in Höhe von 164 T€ und dem Selbstbehalt bei Haftpflichtleistungen in Höhe von 99 T€. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Aufwendungen aus Währungsumrechnung in Höhe von 2 T€ (Vorjahr: 4 T€).

(13) Beteiligungsergebnis

in T€	2013	2012
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5.569	4.800
Erträge aus Beteiligungen	2.928	3.198
davon aus verbundenen Unternehmen	(2.850)	(3.198)
Abschreibungen auf Beteiligungen	4.000	0
	4.497	7.998

Das Beteiligungsergebnis enthält eine Abschreibung auf die Beteiligung an der BeNEX GmbH in Höhe von 4.000 T€.

(14) Zinsergebnis

in T€	2013	2012
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	931	767
davon aus verbundenen Unternehmen	(931)	(737)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	997	751
davon aus verbundenen Unternehmen	(220)	(392)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(19)	(15)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(521)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 21.577	- 22.858
davon an verbundene Unternehmen	(- 157)	(- 92)
davon aus Aufzinsungen	(- 7.873)	(- 9.905)
	- 19.649	- 21.340

(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€	2013	2012
Abschlussprüfungsleistungen	91	88
Andere Bestätigungsleistungen	20	27
Sonstige Leistungen	16	87
Steuerberatungsleistungen	42	0
	169	202

Von den in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für andere Bestätigungsleistungen und sonstige Leistungen wurden im Geschäftsjahr 7 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, welche zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurden. Ein Finanzierungs-Leasingvertrag für U-Bahn-Fahrzeuge ist am 2. Januar 2013 ausgelaufen, ein weiterer Finanzierungs-Leasingvertrag für U-Bahn-Fahrzeuge wurde zum 19. Dezember 2013 einvernehmlich beendet. Aus der vorzeitigen Vertragsbeendigung wurden Erträge aus Barwertvorteilen in Höhe von 2.144 T€ erzielt, denen ein Aufwand aus der Abfindung für die vorzeitige Vertragsbeendigung in Höhe von 5.216 T€ gegenübersteht. Aus dem verbliebenen Finanzierungs-Leasingvertrag für U-Bahn-Fahrzeuge ergibt sich gegenüber ausländischen Leasinggebern eine Haftung in Höhe von 19.599 T€, für die in gleicher Höhe Rückgriffsforderungen gegenüber einem inländischen Kreditinstitut bestehen. Die Verbindlichkeiten werden durch die Sicherungsübereignung von U-Bahn-Fahrzeugen besichert. Aus einer Cross-Border-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 2013 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen 1.389 T€.

Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurden zwei Darlehen in NZD (88.415 T€) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrag- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der Mark-to-Market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt +371 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 7.826 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 234.554 T€. Hierin sind 2.271 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(20) Angaben zu den Arbeitnehmern

	2013	2012
Betrieb und Infrastruktur	3.695	3.580
Unternehmenssteuerung, Vertrieb und Zentrale Dienstleistungen	485	460
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	425	394
	4.605	4.434
Auszubildende	122	113

(21) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2013 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstands beliefen sich auf 1.188 T€, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	Herr Elste	Herr Sieg	Frau Riedel	Herr König
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	260	218	175	175
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	13	24	14	19
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	100	80	55	55
Summe	373	322	244	249

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt 5.526 T€. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2013 445 T€ gezahlt.

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

Vorsitzender, Senator,
Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Max Leininger*, Hamburg

Stellvertretender Vorsitzender,
Gewerkschaftssekretär, ver.di

Martin Huber, Hamburg

Amtsleiter, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg

Senatsdirektorin, Finanzbehörde

Holger Lange, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Stadtentwick-
lung und Umwelt

Andreas Rieckhof, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

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

Geschäftsführer, HGV Hamburger
Gesellschaft für Vermögens- und
Beteiligungsmanagement mbH

Martina Plag, Hamburg

Prokuristin, Hachenberg und Richter
Unternehmensberatung GmbH

Claudia Plath, Hamburg

Managing Director, ECE Projekt-
management GmbH & Co. KG

Anne-Louise Quiring*, Hamburg

Gewerkschaftssekretärin, ver.di

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Karin Fritsche*, Hamburg

Bereichsleiterin, TEREG
Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, Hamburg

Abteilungsleiter Umweltschutz,
Arbeitssicherheit und Brandschutz,
Datenschutzbeauftragter der
HOCHBAHN

Heinrich Hanebuth*, Hamburg

Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Norbert Klang*, Hamburg

Sachbearbeiter Öffentlichkeitsarbeit,
HHW, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

**Marlies Schneider-Polich*,
Hamburg**

U-Bahn-Fahrerin, Mitglied des
Betriebsrats der HOCHBAHN

**Ausgeschiedene Mitglieder
des Aufsichtsrats**

zum 2. August 2013

Dr. Martin Willich, Hamburg

Jurist und Kaufmann

zum 22. August 2013

Dietmar Stretz*, Hamburg

Stellvertretender Vorsitzender
Fachbereichsleiter Verkehr, ver.di

Ludwig Görtz, Hamburg

Vorsitzender des Verwaltungsrats,
Schuhhaus Ludwig Görtz GmbH

Dr. Andreas Mattner, Hamburg

Geschäftsführer, ECE
Projektmanagement GmbH & Co. KG

Fred Warwas*, Hamburg

Fachbereichsleiter Technische
Dienstleistungen, TEREG
Gebäudedienste GmbH

Hans-Jürgen Wendland*, Hamburg

Betriebsratsvorsitzender der
HOCHBAHN

Wolfgang Zwickert*, Hamburg

Stellvertretender Betriebsrats-
vorsitzender der HOCHBAHN

* Vertreter der Arbeitnehmer

Vorstand

Günter Elste, Vorsitzender
Ressort Unternehmenssteuerung

Ulrike Riedel
bis 31. Dezember 2013:
Ressort Personal und
Zentrale Dienstleistungen
seit 1. Januar 2014:
Ressort Personal

Ulrich Sieg
bis 31. Dezember 2013:
Ressort Betrieb und Infrastruktur
seit 1. Januar 2014: Ressort Betrieb

Helmut König
Ressort Finanzen

Jens-Günter Lang
seit 1. Januar 2014: Ressort Technik

(23) Name und Sitz des Mutterunternehmens

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

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

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

Alleinige Anteilseignerin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

(24) Jahresergebnis

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

Hamburg, den 28. März 2014

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Günter Elste



Ulrike Riedel



Ulrich Sieg



Helmut König



Jens-Günter Lang

ANTEILSBESITZ DER HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2013¹⁾

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital T€	Beteiligung		Ergebnis 2013 T€	Beherrschungs- und Gewinnab- führungsvertrag
		Name	%		
BeNEX GmbH, Hamburg	64.425	HOCHBAHN	51,0	1.397	–
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg	4.096	HOCHBAHN	100,0	0	ja ²⁾
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	100,0	0	ja ³⁾
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	56.038	HOCHBAHN	100,0	5	–
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungs- gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	2.822	–
Friedrich Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH, Hamburg	4.163	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	133	HOCHBAHN	100,0	6	–
SBG Süderelbe Bus GmbH, Hamburg	2.000	HOCHBAHN	100,0	0	ja
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	56,0	0	ja ³⁾

¹⁾ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

³⁾ 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 2013 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Hamburg, den 31. März 2014

RBS RoeverBroennerSusat GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

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

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2013 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 2013 haben der Aufsichtsrat vier Sitzungen, der Finanzausschuss zwei Sitzungen, der Verkehrsausschuss vier Sitzungen (davon zwei Sondersitzungen im Zusammenhang mit Expansionsvorhaben) und der Vermittlungsausschuss drei Sitzungen (in seiner Funktion als Personalausschuss) abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2013 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten RBS RoeverBroennerSusat GmbH & Co. KG, Hamburg, geprüft worden. Die Prüfung hat keine Beanstandungen ergeben. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde erteilt.

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

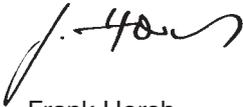
Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG geprüft und erhebt in Übereinstimmung mit dem Abschlussprüfer keine Einwendungen. Er hat den vom Vorstand vorgelegten Jahresabschluss gebilligt und damit festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem am 2. August 2013 ausgeschiedenen Mitglied Herrn Dr. Martin Willich sowie den am 22. August 2013 ausgeschiedenen Mitgliedern Herrn Ludwig Görtz, Herrn Dr. Andreas Mattner, Herrn Dietmar Stretz, Herrn Fred Warwas, Herrn Hans-Jürgen Wendland und Herrn Wolfgang Zwickert für ihre langjährige, engagierte und konstruktive Tätigkeit. Für die ausgeschiedenen Mitglieder gehören dem Aufsichtsrat seit Beginn der neuen Amtszeit am 22. August 2013 Frau Martina Plag, Frau Claudia Plath, Frau Anne-Louise Quiring, Frau Marlies Schneider-Polich, Herr Heinrich Hanebuth, Herr Norbert Klang und Herr Staatsrat Holger Lange an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2013 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 25. Juni 2014

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 2013 bis zum 31. Dezember 2013 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 2013 bis zum 31. Dezember 2013 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Von folgenden Punkten wurde abgewichen:

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

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

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

- **4.2.2 HCGK:**

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

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

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

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

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

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

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

• **4.2.6 Satz 1 und Satz 2 HCGK:**

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

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

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

in T€	Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	Nebeneleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	Summe
FFG Olaf Lilla	126	35	43	204
ATG Gabriele Müller-Remer	42	2	12	56
HADAG Gabriele Müller-Remer	84	5	25	114

Daneben besteht eine Rückstellung für Pensionsverpflichtungen gegenüber Frau Müller-Remer in Höhe von rd. 129 T€ (anteilig).

• **5.3.1 HCGK:**

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

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

• 5.3.2 HCGK:

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

• 6.2 HCGK:

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

Die Veröffentlichung der Gesellschaftsverträge ist bisher nicht erfolgt. Dieses ist im Laufe des Jahres 2014 vorgesehen.

Hamburg, den 1. April 2014

Hamburg, den 1. April 2014



Günter Elste
Vorstand



Ulrike Riedel



Ulrich Sieg



Frank Horch
Aufsichtsrat, Vorsitzender



Helmut König



Jens-Günter Lang

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, BeNEX GmbH 49 % | Geschäftszweck: Betrieb von Schienenpersonennahverkehr in Bayern: Regensburger E-Netz inklusive Donautalbahn | Triebwagen: 26 | Mitarbeiter: 156



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

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



BeNEX GmbH (www.benex.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, INPP Public Infrastructure Germany GmbH & Co. KG 49 % | Geschäftszweck: Leitung einer Unternehmensgruppe, die Verkehrsleistungen aller Art außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg erbringt, unabhängig ob schienen- oder straßengebunden, sowie der Kauf, das Halten und die Veräußerung solcher Beteiligungen in vorstehendem Tätigkeitsbereich inklusive aller damit einhergehenden Finanzierungs-, Vermittlungs-, Beratungs- und sonstigen Dienstleistungen (soweit diese nicht KWG-rechtlich genehmigungs- oder erlaubnispflichtig sind) | Mitarbeiter: 33



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Instandhaltung von Nutzfahrzeugen aller Art, insbesondere von Bussen; technisches und kaufmännisches Flottenmanagement für die Busflotte der HOCHBAHN; Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen der U-Bahn; Bau und Umbauten von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 274



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadtbusse: 101; angemietete Dieselhybridbusse: 7; Reisebusse: 5; gestellte Gelenkbusse: bis zu 32; gestellte Stadtbusse: 4 | Mitarbeiter: 359



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Personenverkehr mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe | Schiffe: 23 | Mitarbeiter: 85



HanseCom (www.hansecom.com)

Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 26 %, Siemens AG 74 % | Geschäftszweck: Bereitstellung von IT-Lösungen und IT-Beratungsleistungen im Kernmarkt öffentlicher Personenverkehr mit Schwerpunkt auf SAP bzw. SAP-nahen Diensten, Bereitstellung von IT-Outsourcing-Lösungen zur Kostenoptimierung, speziell für mittelständische Unternehmen | Mitarbeiter: 155



HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

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



HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH

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



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

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



HW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH

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



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 61 %, Vattenfall Europe 25 %, Germanischer Lloyd 6 %, Handelskammer Hamburg 4 %, Handwerkskammer Hamburg 4 % | Geschäftszweck: Förderung, Betreuung und Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie innovativer elektrischer Antriebs- und Versorgungssysteme in Hamburg | Mitarbeiter: 10



SBG Südereibe Bus GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Bus-Linienverkehre im Auftrag der HOCHBAHN, Betrieb einer eigenkonzessionierten Linie im Landkreis Harburg | Stadtbusse: 47; angemietete Dieselhybridbusse: 5 | Mitarbeiter: 130



TEREK Gebäudedienste GmbH (www.terek.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56 %, Vattenfall Europe 44 % | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherungs- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1 604



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

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

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
Telefon: 040/32 88-0
Telefax: 040/32 64 06
E-Mail: info@hochbahn.de
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
Veronika Keltsch
Krafft Angerer
Detlef Klose
Getty Images
Gerald Hänel
Planetarium Hamburg
Winfried Karg/Fahrgastverband PRO BAHN
Ulrich Konkel

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