



HOCHBAHN

Unternehmensbericht 2015



WIR VERBINDEN HAMBURG.

INTELLIGENTE MOBILITÄTSLÖSUNGEN.

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

Kennzahlen

	2015	2014	2013
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	435,4	423,7	424,3
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	60,2	55,4	53,5
Kostendeckungsgrad (in %)	89,6	90,0	90,3
Anlagevermögen	832,2	732,6	661,2
Bilanzsumme	915,4	832,3	776,4
Bruttoinvestitionen	224,9	178,1	143,8
Mitarbeiter			
	4.977	4.810	4.749
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ¹⁾	221,6	218,3	218,1
Personen-Kilometer (in Mio.)	1.323,0	1.303,4	1.301,9
Investitionen (in Mio. €)	182,5	118,6	97,8
U-Bahn-Wagen	861	805	764
Linien	4	4	4
Haltestellen	91	91	91
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{1), 2)}	212,2	209,1	209,5
Personen-Kilometer (in Mio.)	660,2	650,4	651,6
Investitionen (in Mio. €)	29,6	55,1	42,2
Busse	803	802	777
Linien	111	111	111
Haltestellen	1.327	1.321	1.317

¹⁾ 2014 und 2015: vorläufige Zahlen

²⁾ Korrektur der Basiszahlen 2009

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 mit rund 5.000 Mitarbeitern sind wir der größte Partner im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Gemeinsam bewegen wir die Menschen und bringen Hamburg voran. Rund 1,2 Millionen Fahrgäste sind täglich mit uns unterwegs, und jedes Jahr werden es mehr.

Auf vier U-Bahn- und 111 Buslinien realisiert die HOCHBAHN hochwertige Verkehrsleistungen in Hamburg. Wir sorgen so für besseres Klima, weniger Lärm und freiere Straßen. Finden Lösungen für die Gestaltung der Mobilitätskultur unserer Stadt und setzen so entscheidende Impulse für Stadtentwicklung, Lebens- und Standortqualität. Wir wollen 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.

INHALT

04	WIR VERBINDEN HAMBURG	41	JAHRESABSCHLUSS
		42	Bilanz
06	MANAGEMENT	43	Gewinn- und Verlustrechnung
06	Prolog des Aufsichtsrats- vorsitzenden	44	Anlagenspiegel
08	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden Henrik Falk	46	Anhang
10	Der Vorstand	62	WEITERE INFORMATIONEN
12	Interview mit Henrik Falk und Günter Elste	62	Bestätigungsvermerk
		64	Bericht des Aufsichtsrats
		66	Entsprechenserklärung
14	LAGEBERICHT	70	Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften
15	Grundlagen des Unternehmens		Impressum
20	Wirtschaftsbericht		
30	Nachtragsbericht		
30	Prognose-, Risiko- und Chancenbericht		

INTELLIGENTE MOBILITÄTSLÖSUNGEN.

WIR VERBINDEN HAMBURG.

Mit unseren Angeboten wollen wir das urbane Lebensgefühl und die Bedürfnisse der Hamburgerinnen und Hamburger aufnehmen – dazu gehören die Einführung von WLAN in das HOCHBAHN-System sowie der Ausbau des Mobilitätsangebots unserer Stadt.

SWITCHH STARTET DURCH

Das Hamburger Pilotprojekt feiert seinen zweiten Geburtstag und wächst weiter: 2015 steigt die Zahl der switchh Punkte um drei auf insgesamt neun. Weitere zentrale Positionen sind in Planung. Neu durchstarten soll switchh als Hamburgs innovative Mobilitätsplattform neben car2go und StadtRAD alsbald mit weiteren Partnerangeboten und mittels einer Öffnung für alle HVV-Kunden ohne direkte HVV-Abobindung.



NEUER BUSBETRIEBSHOF IN PLANUNG

Bis Anfang 2019 soll der Busbetriebshof Gleisdreieck für insgesamt rund 320 Busse entstehen. Die HOCHBAHN erweitert damit nicht nur ihre Buskapazitäten, sondern schafft auch die infrastrukturellen Voraussetzungen für emissionsfreie Busse mit innovativen Antriebstechnologien. Die Planung berücksichtigt sowohl Ladekapazitäten für Batteriebusse als auch den Betrieb von Brennstoffzellenbussen.

BARRIEREFREIER AUSBAU SCHREITET VORAN

Ein zu über 80 Prozent barrierefreies U-Bahn-Netz bis 2018 – dieses Ziel hat sich die HOCHBAHN als Arrangeur komplementärer Mobilität gesetzt. Wir sind auf gutem Weg: Nach Fertigstellung der Haltestelle Rauhes Haus Ende 2015 verfügt Hamburg mit der U4 nun über die erste durchgehend barrierefreie U-Bahn-Linie. 2016 werden weitere elf Haltestellen gleichzeitig umgebaut – so viele wie noch nie zuvor!



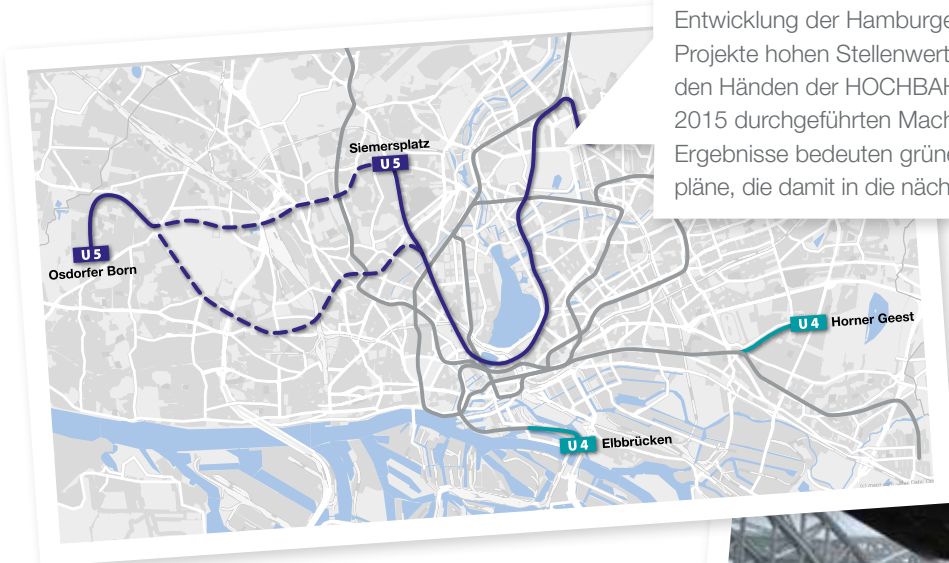
MÜMMELMANNSBERG SEIT 25 JAHREN AM NETZ

Als die HOCHBAHN im September 1990 die Verlängerung der damaligen U3 in Betrieb nahm, wurden auf einen Schlag über 30.000 Menschen erstmals an das U-Bahn-Netz angeschlossen. Die Anbindung der Großwohnsiedlung Mümmelmannsberg, wo bis heute fast ein Drittel der Bevölkerung Billstedts lebt, bedeutet auch nach 25 Jahren noch ein echtes Plus an Lebensqualität.



DAS HAMBURGER U-BAHN-NETZ WÄCHST

Geplant sind die Verlängerung der U4 zur Horner Geest und der Bau der neuen Linie U5. Für die zukunftsfähige Entwicklung der Hamburger Infrastruktur haben diese Projekte hohen Stellenwert. Die Planungen dafür liegen in den Händen der HOCHBAHN. Ein wichtiger Schritt sind die 2015 durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen. Ihre Ergebnisse bedeuten grünes Licht für die Erweiterungspläne, die damit in die nächste Phase gehen können.



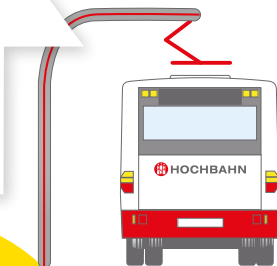
BASISSTATION FÜR INNOVATIVE BUSSE

Der Mitte 2015 fertiggestellte Elektrobus-Terminal an der Adenauerallee ist der neue Start- und Zielpunkt für die Busse der Innovationslinie 109 sowie der Linien 4 und 37. Auf der Innovationslinie werden unterschiedliche innovative Antriebstechnologien im Alltag erprobt – ein wichtiger Praxistest im Hinblick auf das Erreichen der politischen Vorgabe, ab 2020 möglichst nur noch emissionsfreie Busse anzuschaffen. In Hamburg sind derzeit 58 Busse mit innovativen Antrieben unterwegs.



U4-AUSBAU RICHTUNG ELBBRÜCKEN NIMMT GESTALT AN

Die Verlängerung der Linie U4 bis zur neuen Haltestelle Elbbrücken ist in vollem Gange. Die Konstruktion ist sowohl technisch als auch logistisch äußerst anspruchsvoll. Sämtliche Baumaßnahmen müssen genau koordiniert werden, damit die U4-Verlängerung 2018 in Betrieb gehen kann. Anfang 2016 wurden die 35 Meter langen Stahlbrücken für die Gleise und die Bahnsteige eingehoben.



VERDIENTER RUHESTAND FÜR DT2

Ende einer Ära: Nach 50 Jahren im Dienst wird der letzte U-Bahn-Zug der Baureihe DT2 stillgelegt. Rund 62 Erdumrundungen haben die Fahrzeuge dieses Typs zusammengerechnet absolviert. Die sogenannten „Silberlinge“ galten bei ihrer Inbetriebnahme als Botschafter der Moderne und prägten jahrzehntelang das Hamburger Stadtbild.



PIONIER DES NAHVERKEHRS: 50 JAHRE HVV

Jubiläum beim HVV: Vor einem halben Jahrhundert, genauer gesagt am 26. November 1965, wurde der HVV als weltweit erster Verkehrsverbund gegründet. Die HOCHBAHN war als Gründungsgesellschafterin von Anfang an dabei. Mit neuen Services und Angeboten stehen die Bedürfnisse der Fahrgäste unverändert im Mittelpunkt.

PROLOG DES AUFSICHTSRATSVORSITZENDEN



Frank Horch

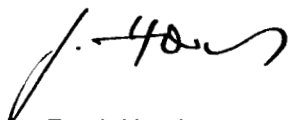
Mobilität ist eine entscheidende Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft und gesellschaftliche Teilhabe. Es ist daher eine wesentliche Aufgabe, komfortable, zuverlässige und umweltfreundliche Mobilität dauerhaft zu gewährleisten. Das geht nur mit einem modernen, leistungsstarken ÖPNV – und den hat Hamburg. So meldet der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) für das Jahr 2015 über 748 Millionen Fahrgäste, die die Angebote von Bahnen, Bussen und Fähren nutzten. Das sind 10 Millionen mehr als 2014. Die HOCHBAHN und ihre Tochtergesellschaften erbrachten dabei fast die Hälfte dieser Nahverkehrsleistungen.

Wichtige Bauvorhaben wie die Anbindung der östlichen HafenCity an das Schnellbahnnetz hat die HOCHBAHN 2015 zügig vorangetrieben. Mittlerweile wurden an der künftigen Haltestelle Elbbrücken die Stahlbrücken eingehoben. Schon 2018 soll sie in Betrieb genommen werden.

Große Infrastrukturprojekte müssen lange im Voraus ausgelotet werden. Das gilt im Besonderen für den Bau einer neuen U-Bahn-Linie in einer dicht besiedelten und wachsenden Stadt wie Hamburg. Umso erfreulicher ist es, dass Senat und Bürgerschaft bereits im Herbst 2015 auf Basis der erfolgreich abgeschlossenen Machbarkeitsuntersuchungen für den ersten Bauabschnitt der U5 und die Verlängerung der U4 zur Horner Geest den Start des weiteren Planungsprozesses zur Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes beschließen konnten. Allein mit dem ersten Teilstück der U5 werden Stadtteile mit über 100.000 Einwohnern an das Schnellbahnnetz angebunden. Wichtige Zentren wie die City Nord mit ihren rund 300 Unternehmen und Arbeitsplätzen für rund 30.000 Menschen werden davon profitieren. Mit diesen Infrastruktur-Großprojekten wollen wir Hamburgs Wirtschaftskraft und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger auch in den kommenden Jahrzehnten sichern.

Auf die HOCHBAHN ist Verlass: als professioneller Partner in der Planung und Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte und als solide wirtschaftendes Unternehmen. So ist es ihr erneut gelungen, trotz hoher Investitionen und Angebotserweiterungen einen im nationalen und internationalen Vergleich sehr hoher Kostendeckungsgrad zu erwirtschaften. Damit leistet das Unternehmen wieder einen wichtigen Beitrag zur Haushaltsentlastung der Freien und Hansestadt Hamburg.

Zum Februar 2016 trat Günter Elste nach 20 Jahren an der Spitze der HOCHBAHN in den Ruhestand. Als Vorstandsvorsitzender prägte er das Unternehmen und entwickelte es zu einem der innovativsten Verkehrsbetriebe in Deutschland. Dafür dankt ihm die Stadt Hamburg herzlich! Herrn Henrik Falk heißen wir als neuen Vorstandsvorsitzenden herzlich willkommen und wünschen ihm viel Erfolg bei seiner neuen Aufgabe.



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

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



Henrik Falk

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein erfreulicher Trend setzt sich fort: Die vorläufigen Zahlen zeigen, dass die HOCHBAHN wiederum mehr Fahrgäste an ihr Ziel bringen konnte – 433 Millionen, eine Steigerung von 1,5 Prozent. Mit unserer Strategie und den daraus abgeleiteten Maßnahmen für ein attraktives Nahverkehrsangebot sind wir also auf dem richtigen Weg. Wir bewegen immer mehr Menschen zum Umsteigen auf Bus und U-Bahn. Mehr Menschen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, das bedeutet gleichzeitig weniger Lärm und Schadstoffbelastung, freiere Straßen und eine effizientere Nutzung der begrenzten Flächen in Hamburg.

Hamburg hat die besten Voraussetzungen für eine überdurchschnittlich positive Entwicklung. Daher wird die Bevölkerung in der Metropolregion weiter wachsen. Diese Entwicklung bietet große Chancen, stellt uns allerdings auch vor enorme Herausforderungen. Die Infrastruktur muss entsprechend ausgebaut werden. Das gilt in besonderem Maße für die Schnellbahnen als Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg. Wir haben daher die Planungen zur Erweiterung des bestehenden U-Bahn-Netzes mit der Verlängerung der U4 zur Horner Geest und dem Bau eines ersten Abschnitts der neuen Linie U5 von Bramfeld über Steilshoop bis zur City Nord mit voller Kraft vorangetrieben. Die Machbarkeitsuntersuchungen sind hier nun abgeschlossen und haben je eine Vorzugsvariante ergeben. Nachdem das „Ob“ des Netzausbaus politisch entschieden ist, geht es jetzt um das „Wie“. Eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung nehmen wir nicht als lästige Pflicht, sondern vielmehr als Chance wahr. So wird die HOCHBAHN gleich zu Beginn der Vorentwurfsplanungen in den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern eintreten.

Wir wollen, dass sie als Partner auf Augenhöhe ihre Bedürfnisse, Erwartungen und ihre Ortskenntnisse in die Planung einfließen lassen können.

Es gilt, die Lebensqualität in unserer Stadt nachhaltig zu sichern. Um die ehrgeizigen Klimaschutzziele der Freien und Hansestadt zu erreichen und Lärmemissionen zu verringern, sind wir als ein wesentlicher Akteur gefordert. Wir sind Treiber bei der Entwicklung emissionsfreier Busse. Auf unserer Innovationslinie 109 testen und vergleichen wir seit mehr als eineinhalb Jahren alle zurzeit relevanten innovativen Busantriebe in der Praxis. So werden Vor- und Nachteile deutlich und geben den Herstellern wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung ihrer Technologien.

Intelligente Mobilität bedeutet für uns, klassische Nahverkehrsleistungen durch Angebote zu ergänzen, die auch das urbane Lebensgefühl insbesondere junger Generationen berücksichtigen. Sie wollen spontan unterwegs sein, ihnen geht es weniger um das Besitzen, mehr um das Nutzen. Hier passt unser ergänzendes Angebot: Mit switchh wird per Web oder App der spontane Wechsel von öffentlichen Verkehrsmitteln auf Leihfahrräder oder Mietautos ganz einfach. Auch ohne ein eigenes Auto ist man so mobil unterwegs.

Intelligente Mobilität bedeutet für uns auch: Mit Unterstützung der Freien und Hansestadt Hamburg Tempo beim barrierefreien Ausbau unserer U-Bahn-Haltestellen zu machen. Ende 2015 waren 56 U-Bahn-Haltestellen der HOCHBAHN barrierefrei, in diesem Jahr werden zeitgleich elf weitere ausgebaut – mehr als je zuvor in einem Jahr. Bis Ende 2018 werden dann über 80 Prozent des Hamburger U-Bahn-Netzes barrierefrei sein. Einer unserer Beiträge zur Teilhabe und zur lebenswerten Stadt Hamburg.

Ein Thema, das mich persönlich besonders treibt, ist die Digitalisierung unserer Welt. Sie hat Einfluss auf unser Privatleben und verändert die Arbeitswelt grundlegend und rasend schnell. Ich sehe das als eine Riesenchance, ganz besonders auch für den öffentlichen Nahverkehr und die HOCHBAHN. Ganz neue Angebote und Services für unsere Kunden werden möglich, technische Meilensteine wie vollautomatische U-Bahnen mit extrem engen Taktungen realisierbar. Lassen Sie sich von meiner Begeisterung für die Chancen der Digitalisierung anstecken!

Bei allen Herausforderungen im zurückliegenden Geschäftsjahr 2015 und unseren Aufgaben in 2016 ist die Rückendeckung der Freien und Hansestadt Hamburg entscheidend. 2015 konnten wir unseren Kostendeckungsgrad mit 90 Prozent auf sehr hohem Niveau halten. Damit sind wir im nationalen und internationalen Vergleich Spitze. Im Namen des Vorstands bedanke ich mich herzlich bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und dem Management für ihren Einsatz. Vielen Dank an unseren Aufsichtsrat, die Arbeitnehmervertreter, die Politik und Verwaltung. Alle zusammen haben mit ihrem Engagement zum Erfolg des HOCHBAHN-Geschäftsjahres 2015 beigetragen. Diese vertrauensvolle Zusammenarbeit ist eine ausgezeichnete Basis für die vor uns liegenden Herausforderungen.

Ihr



Henrik Falk
Vorstandsvorsitzender

DER VORSTAND



Mit Spaß bei der Arbeit. Am Rande der Aufnahmen zu den Vorstandsporträts entstand dieses Gruppenbild mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bus-Betriebszentrale. (v.r.n.l.): 1. Reihe: Mirco Kötzsch, Ulrike Riedel (Vorstand), Marko Lisch. 2. Reihe: Jens-Günter Lang (Vorstand), Henrik Falk (Vorstandsvorsitzender), Stefan Maßmann, Dan Zelck, Andreas Carlsen, Helmut König (Vorstand). 3. Reihe: Thomas Dankers, Bärbel Waßmann, Volker Brunotte.



HENRIK FALK

Seit dem 1. Januar 2016 ist Henrik Falk Mitglied des Vorstands der Hamburger Hochbahn AG, seit dem 1. Februar 2016 Vorstandsvorsitzender. Henrik Falk kommt von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG), wo er seit 2008 als Vorstand das Ressort Finanzen und Vertrieb verantwortete. Der Jurist Falk wechselte 2004 als Chefsyndikus zur BVG, ab 2007 führte er die Geschäfte der BVG-Beteiligungs-holding. Vor seinem Einstieg in die Verkehrsbranche war Falk Partner einer Anwaltssozietät in Berlin.



GÜNTER ELSTE

Von 1996 bis 31. Januar 2016 stand Günter Elste als Vorstandsvorsitzender an der Spitze der Hamburger Hochbahn AG. Unter seiner Leitung etablierte sich das Unternehmen als einer der Branchenführer und gilt als Synonym für richtungs- und zukunftsweisende Entwicklungen. Davon profitieren auch die Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Von 2003 bis 2009 war Elste Präsident des Branchenverbands, 2010 wurde er zum Ehrenpräsidenten ernannt.



ULRIKE RIEDEL

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



HELMUT KÖNIG

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



JENS-GÜNTER LANG

Jens-Günter Lang ist bereits seit 1995 für den HOCHBAHN-Konzern tätig. Er arbeitete zunächst als Abteilungsleiter Infrastruktur, ab 1999 zeichnete er als Prokurist und Bereichsleiter für die Infrastruktur und die großen Bauprojekte der Hamburger Hochbahn AG sowie als Geschäftsführer für die P+R-Betriebs-gesellschaft verantwortlich. Der 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 ist Lang bei der HOCHBAHN Vorstand für das Ressort Technik.

INTERVIEW MIT HENRIK FALK UND GÜNTER ELSTE

Ein Gespräch mit dem neuen Vorstandsvorsitzenden und seinem Vorgänger



Günter Elste

Herr Elste, wie beurteilen Sie Ihr letztes Geschäftsjahr als Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG?

Für unser Unternehmen war 2015 ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Wir konnten neue Fahrgäste für die HOCHBAHN gewinnen und unser Angebot qualitativ und quantitativ ausbauen. Gleichzeitig haben wir wichtige zukunftsweisende Projekte für Hamburg vorangetrieben.

Sei es die Verlängerung der U4 bis zu den Elbbrücken oder der beschleunigte Ausbau des barrierefreien Zugangs zu unseren U-Bahn-Haltestellen. Ganz entscheidend für die Bewältigung des Bevölkerungswachstums der Metropolregion Hamburg und des damit steigenden Verkehrsaufkommens ist der Ausbau des ÖPNV und dabei insbesondere des U-Bahn-Netzes. Hier konnten wir 2015 mit unseren Plänen zur U-Bahn-Netzerweiterung einen wichtigen Schritt vorankommen. So zeigen die Machbarkeitsuntersuchungen für die U4-Verlängerung zur Horner Geest und den ersten Bauabschnitt der neuen Linie U5 von Bramfeld über Steilshoop bis zur City Nord: Ja, beide Großprojekte sind machbar!

Und wenn Sie weiter zurückblicken, wie sieht Ihr Fazit nach 20 Jahren an der Spitze der HOCHBAHN aus?

Es war ein Geschenk für mich, an der Spitze der HOCHBAHN dem Gemeinwesen meiner Heimatstadt 20 Jahre dienen zu können. Gemeinsam mit einer starken Mannschaft konnten wir mit teils drastischen Restrukturierungsmaßnahmen und mit einer gehörigen Portion Mut die HOCHBAHN zu einem der erfolgreichsten Verkehrsunternehmen in Europa entwickeln. So haben wir den Kostendeckungsbeitrag von damals 65 Prozent auf 90 Prozent gesteigert. Die HOCHBAHN ist heute ein gesundes Unternehmen, das keinen Wettbewerb scheut, mit einer klaren Vision: „Intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft“. Das ist eine Gemeinschaftsleistung, auf die die gesamte HOCHBAHN-Mannschaft stolz sein kann.

Was stimmt Sie optimistisch für die Zukunft der HOCHBAHN?

Unser Unternehmen ist hervorragend aufgestellt. Und: Die Metropolregion Hamburg gehört zu den begehrtesten Standorten in Deutschland. Sie weist eine hohe Lebensqualität und ein überdurchschnittliches Wachstum auf. Das bedeutet, die Mobilitätsbedürfnisse werden in der Zukunft weiter zunehmen und dafür braucht es einen leistungsstarken ÖPNV mit der HOCHBAHN als Treiber.

Herr Falk, Herr Elste übergibt Ihnen ein gut bestelltes Haus. Was haben Sie sich für die HOCHBAHN vorgenommen?

Es sind große Fußstapfen, die Günter Elste hinterlässt. Er hat unser Unternehmen zu einem Top-Player in der Branche gemacht. Das empfinde ich als hervorragende Startposition.

Wir werden unsere großen Themen wie zum Beispiel den U-Bahn-Ausbau, den emissionsfreien Busverkehr und die Kombination öffentlicher Verkehrsmittel mit anderen Mobilitätsangeboten – siehe switchh – vorantreiben. Damit werden wir weiter einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität des Standorts Hamburg leisten.



Henrik Falk

Unser wichtigstes Ziel ist es, mehr Fahrgäste zu gewinnen. Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch immer mehr Menschen ist nicht selbstverständlich. Dafür müssen wir die HOCHBAHN ganz konsequent an den Bedürfnissen unserer Kunden ausrichten. Das heißt, uns intensiv mit ihren Wünschen und Anforderungen beschäftigen und daraus unser Angebot ableiten. Ich denke hier insbesondere auch

an die Altersgruppe der unter 18-Jährigen. Wie können wir sie von unserem Angebot so überzeugen, dass sie – auch wenn sie einen Führerschein besitzen – dennoch Bus und U-Bahn als ihre bevorzugten Verkehrsmittel nutzen? Uns also die Treue halten und sich kein eigenes Auto anschaffen?

Wieso ist die Digitalisierung für die HOCHBAHN so wichtig?

Die Digitalisierung der Gesellschaft und der Arbeitswelt bietet unserem Unternehmen große Chancen. Diese gilt es zügig und konsequent zu nutzen. Wir müssen mit unseren Angeboten am Puls der Zeit sein, näher ran an das digitale Lebensgefühl der Hamburger. Hier kann unser Unternehmen einen wichtigen Beitrag zur Zukunftsgestaltung der Stadt Hamburg insgesamt leisten. Dazu gehören beispielsweise das Angebot von freiem WLAN in unseren Systemen, mehrwertstiftende Apps und einfache, kundenfreundliche Handyticketlösungen. Auch in unserem Unternehmen selbst werden wir die Digitalisierung vorantreiben. Sie bietet uns viele neue Möglichkeiten, unsere internen Prozesse effizienter zu gestalten. Gleichzeitig verhelfen digitale Daten der HOCHBAHN dazu, unser tägliches Handeln noch konsequenter an den Kundenbedürfnissen auszurichten. Es reizt mich sehr, diese Themenfelder voranzutreiben.

Was sind die großen Herausforderungen im laufenden Geschäftsjahr und darüber hinaus?

Für 2016 haben wir uns viel vorgenommen: Von den Arbeiten an der Verlängerung der U4 bis zur Haltestelle Elbbrücken, dem barrierefreien Ausbau im Zeit- und Kostenrahmen von weiteren U-Bahn-Haltestellen, den umfangreichen Baumaßnahmen für den neuen Busbetriebshof Gleisdreieck bis hin zur Konkretisierung der Planung der neuen U5 und der Verlängerung der U4 zur Horner Geest – um nur einige Projekte zu nennen. Und wir setzen ein digitales Zeichen mit der Erprobung und Einführung des freien WLAN-Zugangs in unseren Bussen und Haltestellen.

Wir werden unsere Vision HOCHBAHN 2030 Schritt für Schritt umsetzen: die Entwicklung intelligenter Mobilität, die dem Kunden des ÖPNV ein zuverlässiges, qualitativ hochwertiges und vor allem leistungsstarkes Angebot garantiert. Ich bin überzeugt davon, dass dabei intelligente digitale Lösungen eine wesentliche Rolle spielen werden.

LAGEBERICHT

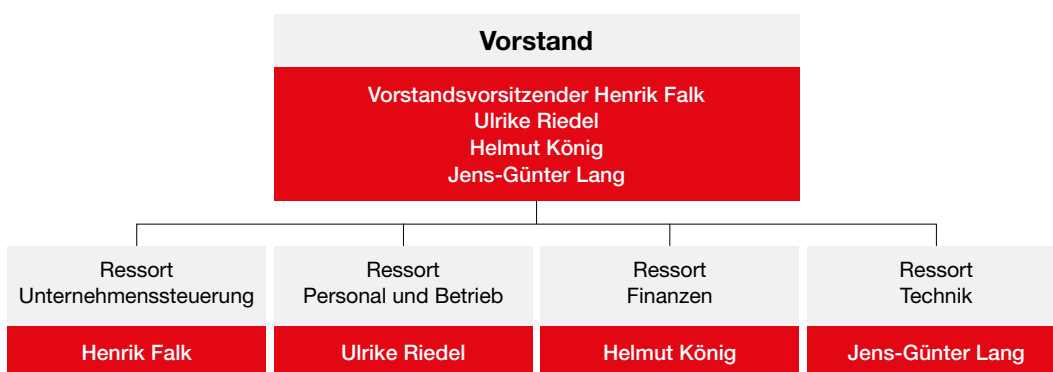
15	1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS
15	1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens
16	1.2 Ziele und Strategien
18	1.3 Forschung und Entwicklung
20	2. WIRTSCHAFTSBERICHT
20	2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
21	2.2 Geschäftsverlauf
24	2.3 Lage
24	2.3.1 Ertragslage
26	2.3.2 Finanzlage
28	2.3.3 Vermögenslage
29	2.4 Mitarbeiter der HOCHBAHN
30	3. NACHTRAGSBERICHT
30	4. PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT
30	4.1 Prognosebericht
36	4.2 Risiko- und Chancenbericht

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Auf vier U-Bahn-, mehr als 100 Bus- und mehreren Fährlinien nutzen rund 1,2 Mio. Fahrgäste täglich die Verkehrsmittel der HOCHBAHN und ihrer Töchter. Damit erbringt sie etwa die Hälfte der gesamten Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Mit fast 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört das Unternehmen zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Die Freie und Hansestadt Hamburg bestätigte am 24. November 2009 die Betrauung der HOCHBAHN mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei der Erbringung von Linienverkehren mit Bussen und U-Bahnen in Hamburg. Dabei sehen die Verträge vor, dass die HOCHBAHN für den Linienverkehr mit Bussen bis zum Jahr 2019 sowie für den Linienverkehr mit U-Bahnen bis zum Jahr 2032 betraut ist. Mit ihren zahlreichen Tochter- und Beteiligungsunternehmen, u. a. im Fahrzeuginstandhaltungs-, Sicherheits- sowie Reinigungsbereich, stellt die HOCHBAHN einen wesentlichen Teil der Mobilität in der Freien und Hansestadt Hamburg sicher.

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 in vier Ressorts gegliedert.



Das Ressort Unternehmenssteuerung wird vom Vorstandsvorsitzenden geführt. Dazu gehören die Bereiche Unternehmenssteuerung und Systementwicklung, Marketing, Unternehmenskommunikation sowie Konzernintegration und Revision. Zum 1. Februar 2016 übernahm Henrik Falk den Vorstandsvorsitz von Günter Elste, der nach zwanzigjähriger Tätigkeit in dieser Funktion in den Ruhestand ging.

Die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb bilden zusammen mit den Bereichen Personal und Arbeitssicherheit sowie Umwelt- und Brandschutz das Ressort Personal und Betrieb.

Das Ressort Finanzen umfasst die Bereiche Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft.

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

Die HOCHBAHN ist zum einen von den rechtlichen Rahmenbedingungen und zum anderen in besonderem Maße von den politischen Entscheidungen zur Ausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Freien und Hansestadt Hamburg abhängig.

Haupttreiber für die positive Unternehmensentwicklung in den letzten Jahren waren die im Bundesvergleich überdurchschnittlich gestiegenen Fahrgastzahlen. Die HOCHBAHN ist auf weiteres Wachstum ausgerichtet.

Wichtige Projekte im Berichtsjahr 2015 waren die Inbetriebnahme und der Einsatz von weiteren Fahrzeugen der neuen U-Bahn-Generation DT5 im Linienbetrieb, die Erprobung von neuen, innovativen Antrieben im Busbetrieb (insbesondere auf der Innovationslinie 109), die Fortführung der Baumaßnahmen des beschleunigten barrierefreien Ausbaus von U-Bahn-Haltestellen sowie die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis an die Elbbrücken. Darüber hinaus waren folgende Planungen von großer Bedeutung: die U-Bahn-Netzentwicklung in die Horner Geest (U4), die neue Haltestelle Oldenfelde (U1) und die neue U-Bahn-Linie U5.

1.2 Ziele und Strategien

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

Garant für leistungsstarken ÖPNV

Hamburg ist eine wachsende Stadt. Eine vorausschauende Anpassung der Kapazitäten im ÖPNV ist daher notwendig, um die heutige Qualität des Angebotes der HOCHBAHN auch in den kommenden Jahren zu sichern. Neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge ist es von großer Bedeutung, neue Wohn- und Arbeitsquartiere an den ÖPNV anzubinden, die notwendige Infrastruktur im Busbereich zu schaffen sowie das schienengebundene Netz zu erweitern.

Arrangeur komplementärer Mobilität

Derzeit findet ein Wandel der Mobilitätskultur statt, indem die Bedeutung eines eigenen Pkw in modernen Großstädten wie Hamburg tendenziell abnimmt. Sofern ein attraktives Gesamtangebot an Mobilität vorhanden ist, wird der Verzicht auf den eigenen Pkw erleichtert. Daher arrangiert die HOCHBAHN unter der Marke switchh mit Partnern aus den Bereichen Carsharing, Bikesharing und Mietwagen multimodale Verkehrsangebote, um ihr Kerngeschäft zu stärken. Mittlerweile bieten insgesamt neun switchh Punkte den Hamburgerinnen und Hamburgern Zugang zu multimodaler Mobilität. Nach Ende der Pilotphase ist für das Jahr 2016 eine Weiterentwicklung von switchh geplant, um noch mehr Menschen dafür zu gewinnen, gemeinsam mit der HOCHBAHN die Mobilitätskultur in Hamburg nachhaltig zu verändern.

Treiber für Umwelt- und Ressourcenschutz

Das Thema Umwelt- und Ressourcenschutz ist der HOCHBAHN traditionell ein wichtiges Anliegen. Durch neue Antriebstechnologien und technischen Fortschritt steigert die HOCHBAHN kontinuierlich die ökologische Effizienz ihrer Verkehrsmittel. Um die ambitionierte politische Zielvorgabe zu erreichen, im Busbetrieb ab dem Jahr 2020 nur noch Busse mit emissionsfreiem Antrieb zu beschaffen, betreibt die HOCHBAHN seit über einem Jahr die Innovationslinie 109. Dabei handelt es sich um die europaweit erste Linie, auf der verschiedene innovative Antriebstechnologien im direkten Vergleich unter wissenschaftlicher Begleitung und Auswertung erprobt werden. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden dazu genutzt, gemeinsam mit der Industrie die einzelnen Technologien weiterzuentwickeln, um in den kommenden Jahren serienreife Fahrzeugantriebe zu erreichen.

Effizienter Mobilitätsdienstleister

Um einen leistungsstarken ÖPNV zu gewährleisten, ist eine hohe Investitionsbereitschaft erforderlich. Gleichzeitig ist der von der Stadt Hamburg als Gesellschafterin ausgeübte Kostendruck eine entscheidende Einflussgröße. Anspruchsvolle Effizienzkriterien beim ÖPNV-Ausbau und die Prüfung weiterer Finanzierungsansätze tragen dazu bei, das Ziel der Fahrgastzahlensteigerung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erreichen.

Interner Betreiber mit höchster Wettbewerbsfähigkeit

Um die Direktvergabe von konzessionierten Leistungen zu erlangen, ist es gemäß Personenbeförderungsgesetz notwendig, dass sich die HOCHBAHN weiterhin als ein effizientes und gut wirtschaftendes Unternehmen beweist und damit als Hamburg-interner Betreiber mit höchster Wettbewerbsfähigkeit gilt. Um Erkenntnisse über ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erlangen, hat die HOCHBAHN u. a. ein umfangreiches Benchmarking mit anderen ÖPNV-Unternehmen aus deutschen Großstädten mit guten Ergebnissen durchgeführt.

Bevorzugter Arbeitgeber

Die HOCHBAHN benötigt gut qualifizierte und motivierte Mitarbeiter, um diese gesteckten Ziele zu erreichen. Um eine langfristige Mitarbeiterbindung zu erzielen und neue qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen, muss die Arbeitgeberattraktivität weiter gefördert werden. Ansatzpunkte dafür sind die Weiterentwicklung von Arbeitszeit- und Vergütungsmodellen, attraktive Entwicklungsperspektiven und eine Arbeitsatmosphäre, in der sich Mitarbeiter wohlfühlen und gute Leistungen erbringen können. Um dieses zu erreichen, wurde u. a. das HOCHBAHN-weite Projekt „Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Freizeit“ gestartet.

Ein Querschnittsthema dieser sechs Handlungsfelder ist die Digitalisierung. Die Idee einer „intelligenten Mobilität“ ist zunehmend mit dem Thema Digitalisierung verknüpft. Für die HOCHBAHN als effizienten Mobilitätsdienstleister eröffnen sich durch die digitale Aufbereitung analoger Informationen schon heute eine Vielzahl neuer Möglichkeiten: Unternehmensintern können Prozesse effizienter gestaltet und optimiert werden. Gleichzeitig verhelfen digitale Daten der HOCHBAHN dazu, das tägliche Handeln noch konsequenter an den Kundenbedürfnissen auszurichten.

In der Rolle des zentralen Mobilitätsdienstleisters gestaltet die HOCHBAHN den Aufbau einer vernetzten und intelligenten Verkehrssteuerung in der Stadt mit. Die Auslastung von Verkehrsmitteln kann so planbarer und der Ressourceneinsatz effizienter gestaltet werden. Den Fahrgästen können vielseitige und dynamische Verkehrsinformationen zur Verfügung gestellt werden und elektronische Ticketingsysteme erleichtern die Tarifwahl.

Die HOCHBAHN ist gefordert, die Chancen der Digitalisierung optimal zu nutzen, um gemeinsam mit der Stadt Hamburg und weiteren Mobilitätspartnern eine einfache, individuelle, flexible und nachhaltige Mobilität für die Zukunft zu schaffen.

1.3 Forschung und Entwicklung

Im Herbst 2015 hat die Bundesregierung ein Elektromobilitätsgesetz beschlossen. Der Hamburger Senat ergreift seitdem konkrete Maßnahmen, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen in der Stadt zu fördern. So ist beispielsweise geplant, bis Ende 2016 die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum auf 600 Ladeplätze auszubauen. Ende 2015 waren in Hamburg etwa 1.800 Elektroautos registriert. Mit einer Flotte von 40 E-Pkw gehört die HOCHBAHN zu den aktivsten Nutzern in Hamburg.

Die Preise von Benzin und Diesel sind im Berichtsjahr auf einen langjährigen Tiefststand gesunken. Unabhängig davon bleiben die Substitution von fossilen Treib- und Brennstoffen sowie der Umstieg auf den ÖPNV ein wichtiges Ziel des Klimakonzeptes Hamburgs. Die HOCHBAHN treibt diese Entwicklung mit der kontinuierlichen Beschaffung von Bussen

entsprechend dem neuesten Stand der Abgasnachbehandlung zur Reduzierung von Stickoxiden und Feinstaub voran. Nach den aktuellen Planungen entsprechen ab dem Jahr 2018 sämtliche HOCHBAHN-Busse den Anforderungen der Euro-Normen 5 oder 6. Mit mittlerweile etwa 60 Hybridbussen, die eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 20 Prozent gegenüber herkömmlichen Dieseln bussen ermöglichen, leisten die HOCHBAHN und ihre Tochtergesellschaften einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz.

Um neben den Luftschadstoffen wie Stickoxid und Feinstaub auch das klimaschädliche Kohlendioxid und Lärm zu reduzieren, ist eine Umstellung auf elektrische Busantriebe unumgänglich. Dieses entspricht auch der politischen Vorgabe, ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen. Deshalb unterstützt die HOCHBAHN Bushersteller wie Daimler Buses oder Volvo im Rahmen von strategischen Partnerschaften dabei, elektrische Busantriebe technisch zu entwickeln und diese gezielt an die Anforderungen des Linienbetriebes anzupassen. Vor allem die Erkenntnisse aus dem Einsatz auf der Innovationslinie 109 sind dabei von großem Wert, da hier alle aus heutiger Sicht erfolgversprechenden Fahrzeugkonzepte unter gleichen Rahmenbedingungen bewertet werden können.

Zurzeit arbeiten alle Bushersteller an der Weiterentwicklung innovativer Busantriebe bis zur Serienreife. Dabei lassen sich in wesentlichen Komponenten Fortschritte erkennen, beispielsweise bei der Speicherdichte von Batterien. Dennoch ist aktuell keine abschließende Bewertung möglich, welche Form des Antriebes bzw. der Energiespeicherung sich durchsetzen wird. Während sich Batteriebusse durch eine hohe Effizienz und geringe Energiekosten auszeichnen, liegt der Vorteil von Brennstoffzellenbussen in ihrer größeren Reichweite sowie ihrer höheren Flexibilität und Produktivität.

Im Rahmen einer wissenschaftlichen Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI) untersucht die HOCHBAHN zurzeit, wie die Erfahrungen von der Innovationslinie 109 auf Teilnetze oder sämtliche Buslinien der HOCHBAHN übertragen werden können. Im Jahr 2015 kooperierte die HOCHBAHN zudem mit dem Institut für Stadt- und Kulturräumforschung (IfSK) der Lüneburger Leuphana Universität mit dem Ziel, wissenschaftlich fundierte Grundlagen zu den Umweltleistungen der HOCHBAHN zu erarbeiten. Im Ergebnis wurden Kenngrößen vorgelegt, die den maßgeblichen Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Umweltwirkung in den Dimensionen Schall, Fläche und Luft beschreiben. Das HOCHBAHN-Verkehrsangebot entlastet Hamburg täglich um rund 409.000 Pkw. Dadurch werden Pkw-Emissionen an klimawirksamem Kohlendioxid von rund 159 Milligramm pro Person und Kilometer vermieden. Diese Ergebnisse unterstreichen, dass das Verkehrsangebot der HOCHBAHN einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Lebensqualität in Hamburg leistet.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

a) Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für die HOCHBAHN war 2015 erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Entsprechend der übergeordneten strategischen Zielsetzung wurde wiederum ein Wachstum bei den Fahrgastzahlen erzielt. Aufgrund des ausgeweiteten qualitativen und quantitativen Angebots der HOCHBAHN sowie unterstützt durch teilweise günstige Entwicklungen weiterer Rahmenbedingungen wie die positive Bevölkerungsentwicklung konnten auch im Berichtsjahr zusätzliche Kunden gewonnen werden.

Trotz des schwierigen internationalen Umfelds war die Hamburger Wirtschaft 2015 in einer starken Verfassung. Im ersten Halbjahr 2015 stieg das nominale Hamburger Bruttoinlandsprodukt um 4,1 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014. Nach Bereinigung der Preisveränderungen ergab sich ein reales Wirtschaftswachstum von 2,0 %. Im Vergleich zum Vorjahr gewann das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts damit spürbar an Dynamik. Anders als 2014 verzeichnete die Hamburger Wirtschaft 2015 wieder ein überdurchschnittlich starkes Wachstum. Im ersten Halbjahr 2015 überstieg das reale Wachstum in Hamburg den Bundesdurchschnitt von +1,4 % um 0,6 Prozentpunkte.¹⁾ Das durchschnittliche Wirtschaftswachstum in Deutschland lag für das Gesamtjahr 2015 bei 1,7 %.²⁾ Die Situation am Hamburger Arbeitsmarkt verbesserte sich im Berichtsjahr leicht. Die Arbeitslosenquote sank im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte und wies im Dezember 2015 einen Wert von insgesamt 7,1 % auf.³⁾ Im ersten Halbjahr 2015 betrug die Bevölkerungszahl der Freien und Hansestadt Hamburg 1.770.162, das entspricht einem Zuwachs von 1,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.⁴⁾ Der Pkw-Bestand in Hamburg ist ebenfalls von 750.510 Fahrzeugen im Jahr 2014⁵⁾ auf 761.655 Pkw im Jahr 2015⁶⁾ angestiegen (+1,5 %).

b) Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Wachstumsbranche öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im vergangenen Jahr stiegen die Fahrgastzahlen im ÖPNV in Deutschland erneut an. Mit rechnerisch 10 Mrd. Personen nutzten im Berichtsjahr 0,5 % mehr Fahrgäste den ÖPNV als im Jahr 2014. Die Steigerung der Fahrgastzahlen ist auf einen Anstieg im Bereich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) zurückzuführen. Die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sanken um 1,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Fahrgelderträge stiegen um 3,5 % auf insgesamt 11,7 Mrd. € und die Verkehrsleistung reduzierte sich um 0,3 % auf 92,8 Mrd. Personen-Kilometer.⁶⁾

¹⁾ http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Presseinformationen/SI15_157.pdf

²⁾ https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2016/01/PD16_014_811.html

³⁾ https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Hamburg-Nav.html?year_month=201512

⁴⁾ <http://www.statistik-nord.de/daten/bevoelkerung-und-gebiet/monatszahlen/>

⁵⁾ http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2014_b_fzkl_eckdaten_absolut.html?nn=652402

⁶⁾ http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2015/2015_b_fzkl_eckdaten_pkw_dusl.html?nn=1343934

Vorläufige Statistiken

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

	2015 ¹⁾	2014	2013 ²⁾
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mio.)			
ÖPNV gesamt (Summe Unternehmensfahrten)	10.004	9.954	9.825
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,5	1,3	0,8

¹⁾ Bei den Werten für das Jahr 2015 handelt es sich um vorläufige Angaben, die auf Hochrechnungen der ersten drei Quartale beruhen.

²⁾ Die Werte für das Jahr 2013 sind angepasst worden.

2.2 Geschäftsverlauf

Für das Jahr 2015 ergab sich deutschlandweit ein uneinheitliches Bild der Nachfrageentwicklung bei den Verkehrsverbänden. Während einige Verbände Rückgänge bei den Fahrgastraten von bis zu 2 % verzeichneten, melden andere Zuwächse bis 3 % (zum Teil durch Verbundausweitungen bedingt).

Im Verbundgebiet des HVV wurde auch im Jahr 2015 eine positive Entwicklung der Nachfrage erreicht. Hamburgs anhaltender Tourismusboom, steigende Einwohner- und Beschäftigungszahlen und ein positives Konsumklima sind wesentliche Ursachen für diese Entwicklung.

Die HOCHBAHN geht auf Basis vorläufiger Daten davon aus, dass im Jahr 2015 fast 433 Mio. Fahrgäste¹⁾ (inklusive Umsteiger) erreicht wurden. Das entspräche einer Steigerung von 1,5 % gegenüber dem Vorjahr. Trotz ähnlich umfangreicher Bauarbeiten wie im Vorjahr konnten beide Betriebsbereiche zur positiven Nachfrageentwicklung beitragen. Die Bautätigkeiten des Berichtsjahres betrafen vor allem den weiteren barrierefreien Ausbau von Haltestellen, die längerfristigen Gleisbaumaßnahmen zwischen den Haltestellen Klosterstern und Jungfernstieg im Bereich U-Bahn sowie weitere Arbeiten am Bus-optimierungsprogramm.

Im HVV konnten die Verkehrseinnahmen des Jahres 2015 um voraussichtlich 3,3 %¹⁾ gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Der Zuwachs lag damit erneut über dem durchschnittlichen Anhebungssatz der Tarifanpassung vom Januar 2015 von 2,6 %. Der Rückgang im Auszubildenden- und Schülerverkehr konnte durch einen Anstieg der Nachfrage von Studierenden kompensiert werden. Positive Entwicklungen gab es vor allem bei den Großkunden-Abonnements und bei Wochenkarten. Die Verkäufe von Barfahrausweisen haben sich wieder stabilisiert. Die HOCHBAHN rechnet auf Basis bisher vorliegender Daten ebenfalls mit einer deutlichen Einnahmesteigerung in Höhe von 3,31 %¹⁾ aus den anteiligen Verkehrseinnahmen des Verbunds.

¹⁾ Vorläufige Zahlen

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2015 ¹⁾	2014 ¹⁾	2013
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	221.604	218.329	218.067
Bus	212.206	209.070	209.462 ²⁾
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	433.810	427.399	427.529
Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste) ³⁾	368.738	363.289	363.399
Personen-Kilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.322.975	1.303.424	1.301.860
Bus	660.185	650.428	651.647
Gesamtbetrieb	1.983.160	1.953.852	1.953.507

¹⁾ Vorläufige Zahlen

²⁾ Korrektur der Basiszahlen 2009

³⁾ In der Zeile „Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste)“ sind Umsteiger zwischen Bus und U-Bahn lediglich einmal erfasst.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2015	2014	2013
Nutzwagenkilometer ¹⁾ (Tsd. km)	86.760	86.867	85.372
Nutzplatzkilometer ^{1),2)} (Mio. km)	8.401	8.432	8.300
Streckenlänge ¹⁾ (km)	104,4	104,4	104,4
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ¹⁾	91	91	91
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	33,3	33,3	33,2

¹⁾ inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

²⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2015	2014	2013
Nutzwagenkilometer (Tsd. km)	49.320	48.744	48.572
Nutzplatzkilometer ¹⁾ (Mio. km)	3.843	3.654	3.576
Streckenlänge ²⁾ (km)	924,6	927,5	927,1
Anzahl der Linien ²⁾	111	111	111
Anzahl der Haltestellen	1.327	1.321	1.317
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,8	18,8	19,0

¹⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

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

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2015		2014		2013	
Typ	Baujahre	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 ¹⁾	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	30	15	32	16	32	16
DT3	1968–71	207	69	207	69	207	69
DT4 ²⁾	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2015	126	42	69	23	24	8
Gesamtbestand²⁾	Anzahl	873	255	818	237	773	222
	Plätze³⁾		80.920		77.366		73.203
Betriebsfähiger Bestand		861	250	805	232	764	218

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

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

³⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

Bus	2015	2014	2013
Stadt- u. Schnellbusse ^{1), 2)}	466	490	502
Gelenkbusse ^{1), 2)}	270	255	240
Doppelgelenkbusse ^{1), 2)}	26	26	26
Dieselhybrid-Gelenkbusse ¹⁾	20	20	5
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹⁾	2	0	0
Brennstoffzellen-/Hybrid-/Plug-in-Busse ¹⁾	19	11	4
Gesamtbestand			
Anzahl²⁾	803	802	777
Plätze^{2), 3)}	66.171	65.440	61.163

¹⁾ Niederflrbusse

²⁾ ohne angemietete Fahrzeuge (2015: 3 Stadt- und 2 Gelenkbusse)

³⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die HOCHBAHN weist für das Geschäftsjahr 2015 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 60,2 Mio. € bei einem Kostendeckungsgrad von 89,6 % aus. Damit entsprechen sowohl der Jahresfehlbetrag als auch der Kostendeckungsgrad den geplanten Werten. Im Vergleich zum Vorjahr ergeben sich nachstehende Veränderungen:

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 10,6 Mio. € auf 394,2 Mio. € gesteigert werden. Die Mehreinnahmen ergeben sich zum einen aus der positiven Nachfrageentwicklung und zum anderen aus der Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2015. Im Rahmen der Endabrechnung der Einnahmeaufteilung durch den HVV für das Jahr 2014 wurde für die HOCHBAHN ein Anteilssatz von 47,93 % festgestellt, der auch für den aktuellen Berichtszeitraum zum Ansatz kommt.

Die aktivierten Eigenleistungen belaufen sich im Geschäftsjahr 2015 auf 16,8 Mio. € und liegen damit leicht über dem Vorjahreswert von 15,4 Mio. €. Die Erträge aus Zuschüssen für das Jahr 2015 bewegen sich mit einem Wert von 7,0 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau von 4,7 Mio. €. Dies ist vor allem auf höhere Zuschüsse für den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen und für die Machbarkeitsuntersuchung der geplanten neuen U-Bahn-Linie U5 zurückzuführen. Die Erträge aus Vermietung betragen 6,3 Mio. € und überschreiten damit den Vorjahreswert in Höhe von 3,7 Mio. € um 2,6 Mio. €. Diese Zunahme resultiert im Wesentlichen aus der Vermietung neu entstandener Flächen auf dem Busbetriebshof Langenfelde und dem im Vorjahr fertiggestellten Busbetriebshof Billbrookdeich an Tochtergesellschaften.

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2015 deutlich um 17,8 Mio. € auf 506,2 Mio. €.

Beim Materialaufwand sind die Stromkosten im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 Mio. € auf 17,0 Mio. € gesunken. Grund hierfür sind Nachzahlungen für die EEG-Umlage im Vorjahr, die im Jahr 2015 nicht wieder angefallen sind. Die Kosten für Dieselkraftstoff sind trotz gesteigerter Fahrleistung der HOCHBAHN-Busse um 3,0 Mio. € auf 17,3 Mio. € gesunken, da der durchschnittliche Preis für Diesel um 0,15 € pro Liter niedriger lag als im Vorjahr.

Bei den Personalaufwendungen entstanden Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr insbesondere durch die höhere Mitarbeiterzahl. Hingegen sind die Aufwendungen aus der Anpassung diverser Personalrückstellungen an ihren Erfüllungsbetrag zum 31. Dezember 2015 geringer ausgefallen als im Vorjahr. Per saldo sind die Personalaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 3,0 Mio. € auf 222,4 Mio. € gestiegen.

Die Zunahme der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Jahr 2015 um 2,2 Mio. € resultiert hauptsächlich aus Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der neuen U-Bahn-Linie U5, der Untersuchung der Abläufe in der U-Bahn-Werkstatt und der Ertüchtigung der DT3-Fahrzeuge.

Im Geschäftsjahr 2015 sind Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 13,3 Mio. € angefallen. Im Rahmen des Engagements der BeNEX GmbH auf dem Markt des Schienenpersonennahverkehrs bestehen Verkehrsverträge, die nicht auskömmlich sind. Insbesondere bei den agilis-Gesellschaften erreichten die Umsatzerlöse und Fahrgastzahlen nicht die Erwartungen. Dies ist neben den anhaltend niedrigen Kraftstoffpreisen, die eine Pkw-Eigennutzung begünstigten, auch auf die zunehmende Popularität des Fernbusverkehrs zurückzuführen. Daher hat die HOCHBAHN die Beteiligung an der BeNEX GmbH um einen Betrag von 12,0 Mio. € wertberichtigt. Im Rahmen der Neuausrichtung der HanseCom GmbH ergab sich nochmals ein Wertberichtigungsbedarf von 1,3 Mio. €.

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 2015 resultierten wie im Vorjahr aus der Inanspruchnahme des Wahlrechts, die Unterschiedsbeträge der Pensionsrückstellungen auf 15 Jahre zu verteilen.

Trotz der deutlichen Zunahme der Gesamtleistung um 17,8 Mio. € im Geschäftsjahr 2015 hat sich der Fehlbetrag im Vergleich zum Vorjahr um 4,8 Mio. € auf 60,2 Mio. € (+8,6 %) erhöht. Hauptgrund sind die erforderlichen Abschreibungen auf Finanzanlagen. Operativ konnte die Ertragskraft dagegen gestärkt werden: Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 15.553 T€ auf 44.635 T€ gestiegen.

Der Kostendeckungsgrad des Unternehmens liegt im Jahr 2015 mit 89,6 % zwar um 0,4 Prozentpunkte moderat unter dem entsprechenden Vorjahreswert (90,0 %). Er stellt dennoch weiterhin einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Jahresfehlbetrag (in Mio. €)

Jahr	2015	2014	2013	2012	2011
Jahresfehlbetrag	60,2	55,4	53,5	53,7	55,6

Kostendeckungsgrad (in %)

Jahr	2015	2014	2013	2012	2011
Kostendeckungsgrad	89,6	90,0	90,3	90,2	89,2

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2015 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

in Mio. €	2015
Finanzmittelfonds am 01.01.2015	5,1
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+ 29,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 177,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+ 148,7
Finanzmittelfonds am 31.12.2015	6,1

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2015 besteht aus liquiden Mitteln.

Zur Finanzierung der Investitionen in Höhe von 224,9 Mio. € vor Zuschüssen und zur planmäßigen Tilgung von Altdarlehen in Höhe von 29,4 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2015 drei langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 110,0 Mio. € aufgenommen.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 455,8 Mio. €. Damit ergibt sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 80,7 Mio. € bzw. 21,5 %.

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

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

Die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN war im Jahr 2015 jederzeit gewährleistet.

Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2015 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 224,9 Mio. € (2014: 178,1 Mio. €) getätigt. Mit einem Anteil von 81,1 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 182,5 Mio. € (2014: 118,6 Mio. €) im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen des ersten bis

fünften Lieferloses 107,6 Mio. €, auf den U-Bahn-Neubau (U4-Anbindung der HafenCity, Bau einer Kehr- und Abstellanlage sowie für die Maßnahmen zur Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken) 32,0 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 11,7 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 9,3 Mio. € und auf den Neubau des Stellwerkes Barmbek 4,1 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Modernisierung und Erhaltung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 29,6 Mio. € (2014: 55,1 Mio. €) investiert, davon 16,2 Mio. € für Busbeschaffungen, 9,8 Mio. € für den Neubau der Busbetriebshöfe Langenfelde, Harburg II und Billbrookdeich, 0,8 Mio. € für den Überliegerplatz Adenauerallee und 0,5 Mio. € für die Ausgleichsfläche für den geplanten Betriebshof Gleisdreieck. In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 2,0 Mio. € investiert. Davon entfielen auf den Erweiterungsbau des Freizeit- und Veranstaltungszentrums (HALLE 13) und die Integration der Kantine 0,4 Mio. €, auf die Beschaffung von automatischen Fahrgastzählgeräten 0,5 Mio. € sowie auf die Beschaffung von Fahrausweisautomaten 0,1 Mio. €.

Die Investitionen in Finanzanlagen betreffen Zuführungen zu den Kapitalrücklagen eines verbundenen Unternehmens sowie einer Beteiligungsgesellschaft in Höhe von zusammen 10,8 Mio. €.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2015 Mio. €	2015 Anteil %	2014 Mio. €	2013 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
– DT5	107,6	47,8	54,4	34,8
– U-Bahn-Neubau U4	32,0	14,2	26,9	15,3
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
– Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	42,9	19,1	37,3	47,7
Zwischensumme U-Bahn	182,5	81,1	118,6	97,8
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	29,6	13,2	55,1	42,2
Gemeinsame Anlagen	2,0	0,9	4,4	3,0
Finanzanlagen ¹⁾	10,8	4,8	0,0	0,8
Gesamtinvestitionen	224,9	100,0	178,1	143,8

¹⁾ ohne Veränderungen im Wertpapiervermögen

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr um 83,1 Mio. € und damit um 10,0 % auf 915,4 Mio. € erhöht. Dies wird auf der Aktivseite im Wesentlichen durch die Zunahme des Sachanlagevermögens reflektiert. Grund hierfür war vor allem die Neuanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen der Generation DT5. Parallel dazu haben sich auf der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Aufnahme neuer Darlehen zur Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen erhöht.

Das Eigenkapital beträgt zum Bilanzstichtag unverändert 142,4 Mio. €. Durch die höhere Bilanzsumme vermindert sich rechnerisch die Eigenkapitalquote der HOCHBAHN im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Prozentpunkte auf 15,6 %.

Aktiva

	2015 Mio. €	2015 Anteil %	2014 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	690,3	75,4	588,4
Finanzanlagen	141,9	15,5	144,2
	832,2	90,9	732,6
Vorräte	17,6	1,9	16,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8,3	0,9	12,4
Flüssige Mittel	6,2	0,7	5,1
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	51,1	5,6	65,5
	83,2	9,1	99,7
	915,4	100,0	832,3

Passiva

	2015 Mio. €	2015 Anteil %	2014 Mio. €
Eigenkapital	142,4	15,6	142,4
Pensionsrückstellungen	54,3	5,9	49,5
Darlehen von Kreditinstituten und sonstige Darlehen	457,5	50,0	376,8
	654,2	71,5	568,7
Übrige Rückstellungen	154,6	16,9	159,4
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	31,7	3,4	45,2
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	74,9	8,2	59,0
	261,2	28,5	263,6
	915,4	100,0	832,3

2.4 Mitarbeiter der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr um 124 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2015	31.12.2014
Mitarbeiter gesamt	4.977	4.853
davon Vorstand	4	4
davon Auszubildende	164	164
davon Vollzeitkräfte	4.418	4.331
davon Teilzeitkräfte	391	354

Aufgrund des erhöhten Bedarfs an Busfahrern wurde die seit Herbst 2014 bestehende Kooperation mit der Agentur für Arbeit und der DEKRA Akademie im Berichtsjahr intensiviert. In sieben Kursen begannen 84 Teilnehmer die Ausbildung zum Busfahrer, von denen 65 nach erfolgreicher Ausbildung als Busfahrer eingestellt wurden. Ende 2015/Anfang 2016 sind drei weitere Kurse mit insgesamt 17 Teilnehmern gestartet.

Der Entgelttarifvertrag wurde fristgerecht zum 31. Dezember 2015 gekündigt. In den Verhandlungen über einen neuen Entgelttarifvertrag wurde am 2. März 2016 ein Verhandlungsstand erreicht, der seitens ver.di geprüft wird. Aktuell sind die ver.di-Mitglieder zur Abstimmung über diesen Verhandlungsstand aufgefordert.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

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

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

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

3. NACHTRAGSBERICHT

Zum 1. Februar 2016 übernahm Henrik Falk den Vorstandsvorsitz von Günter Elste, der nach zwanzigjähriger Tätigkeit in dieser Funktion in den Ruhestand ging. Weitere 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 der U4

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 ist vor dem Hintergrund der geplanten und fortschreitenden Bebauung in der östlichen HafenCity erforderlich. Dazu wird vor allem die Strecke der U-Bahn-Linie U4 um rund 1,3 Kilometer verlängert. Die Streckenverlängerung beinhaltet eine Kehr- und Abstellanlage in unmittelbarem Anschluss an die bestehende Haltestelle HafenCity Universität sowie eine zusätzliche Haltestelle Elbbrücken mit Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn. Das Gesamtbudget der Maßnahme beläuft sich auf 178,2 Mio. € und wird vollständig im Rahmen einer Zuwendung seitens der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) bzw. aus GVFG-Mitteln des Bundes (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) finanziert.

An der Kehr- und Abstellanlage fanden im Jahr 2015 die wesentlichen Ausbauarbeiten statt. Bis auf die abschließenden Montagearbeiten im Jahr 2016 ist die Anlage so weit fertiggestellt. Die Betriebsaufnahme ist zum Jahreswechsel 2016/2017 möglich. Die Bauarbeiten an der Tunnel- und Trogstrecke verlaufen planmäßig. Zum Jahreswechsel 2015/2016 wurden Rohbauarbeiten sowohl an der Tunnel- und Trogstrecke als auch an der Haltestelle Elbbrücken ausgeführt. Der Abschluss der Rohbauarbeiten ist für die Haltestelle Elbbrücken für Mitte 2016 und für die Tunnel- und Trogstrecke für Mitte 2017 vorgesehen. Der anschließende Bau des Haltestellendachs mit den Fußgängerbrücken sowie der Gleisquerung innerhalb der Haltestelle wurde im November 2015 beauftragt. Das Projekt verläuft gemäß dem Kosten- und Terminplan. Die Betriebsaufnahme dieses Abschnittes der U-Bahn-Linie U4 soll Ende 2018 erfolgen.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der Hamburger Hochbahn AG ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen. Wesentliche Komponenten der Barrierefreiheit sind dabei die Integration von Aufzugseinrichtungen, die Erhöhung von Bahnsteigen sowie die Ausrüstung der Haltestellen mit Orientierungshilfen für Sehbehinderte. Das gesamte Programm zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet Hamburg wird vollständig durch Zuwendungsmittel der Freien und Hansestadt Hamburg gefördert. Die Finanzierung der Stationen in Schleswig-Holstein erfolgt durch eine Zuwendung des Landes Schleswig-Holstein, der beteiligten Kommunen sowie des Landkreises Stormarn. In einer ersten Stufe des beschleunigten Ausbau-Programms sollten bis Ende 2015

insgesamt 21 Haltestellen barrierefrei gestaltet werden. Zum Jahreswechsel 2015/2016 waren aus diesem Programm bereits 19 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Zum Abschluss der ersten Stufe ist die Fertigstellung der Haltestellen Stephansplatz und Klosterstern für Mitte 2016 geplant.

Für die Maßnahmen in den folgenden Stufen (Baubeginn ab 2016) wurde im Dezember 2013 zunächst eine Machbarkeitsstudie für die verbleibenden 34 Haltestellen (davon vier in Schleswig-Holstein) in Auftrag gegeben. In dieser Studie werden die jeweiligen Vorzugsvarianten, die Kosten und ein Umsetzungsprogramm ermittelt. Der Abschluss der Studie ist für das Frühjahr 2016 vorgesehen. Auf Grundlage erster Ergebnisse wurde ein Förderantrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die im Jahr 2016 auszubauenden sechs Haltestellen in Hamburg sowie für die drei auszubauenden Haltestellen in Schleswig-Holstein eingereicht und genehmigt. Die Entwurfsplanungen dieser Haltestellen sind beendet, die notwendigen Genehmigungsverfahren wurden seit Mai 2015 sukzessive eingeleitet. Für vier Haltestellen liegen die Plangenehmigungen bereits vor. Für vier weitere Haltestellen werden diese für Anfang 2016 erwartet und für eine Haltestelle wird der Genehmigungsantrag zum Jahresanfang 2016 eingereicht.

Die Förderanträge für die Bauausführungsleistungen der Haltestellen wurden eingereicht, der Zuwendungsbescheid für die Hamburger Haltestellen liegt seit August 2015, derjenige für die Haltestellen in Schleswig-Holstein seit Oktober 2015 vor. Die vertraglichen Vereinbarungen mit den beteiligten Kommunen und dem Kreis Stormarn in Schleswig-Holstein wurden ebenfalls unterzeichnet. Sämtliche Arbeiten dieser Stufe laufen termin- und kostengerecht. Weiterhin wurde ein Förderantrag für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die in den Jahren 2017 und 2018 auszubauenden zwölf Haltestellen erstellt und im Oktober 2015 eingereicht. Der entsprechende Zuwendungsbescheid liegt seit dem Dezember 2015 vor.

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

Innovationslinie

Am 18. Dezember 2014 wurde die Bus-Linie 109 „Innovationslinie“ durch den Ersten Bürgermeister in Betrieb genommen. Damit kommen seither im Regelbetrieb dieser Linie weitgehend Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Einsatz. Der Fahrzeugmix der Linie setzt sich aus parallelen und seriellen Dieselhybridbussen der Hersteller Evo-Bus und Volvo, aus Wasserstoffhybridbussen von Evo-Bus und Solaris sowie aus Plug-in-Bussen von Volvo zusammen. Für den Einsatz der Plug-in-Busse wurde zudem die erforderliche Ladeinfrastruktur (Pantografen) installiert.

Zielsetzung der sogenannten Innovationslinie 109 im Hamburger Busverkehr ist es, unter identischen Praxisbedingungen Erfahrungen in Bezug auf die unterschiedlichen Technologien von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und auf die in diesem Zusammenhang benötigte Infrastruktur zu gewinnen. Das im Betrieb und in der Instandhaltung erworbene

Know-how über die verschiedenen Technologien dient als Basis für künftige Entscheidungen. Die HOCHBAHN und die Freie und Hansestadt Hamburg setzen mit der Innovationslinie zudem ein deutliches Zeichen für einen künftig angestrebten weitestgehend schadstofffreien ÖPNV und eine parallel reduzierte Lärmemission.

Für das Jahr 2016 ist vorgesehen, dass nicht nur die Zuverlässigkeit von bisher eingesetzten Fahrzeugen und Infrastrukturkomponenten stabilisiert, sondern auch der Fahrzeugmix um eine zusätzliche Antriebstechnologie erweitert wird. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge ausschließlich mit Batterieantrieb. Zudem aktualisiert die HOCHBAHN weiterhin ständig ihre Erkenntnisse über die Zuverlässigkeit und den Energieverbrauch der Busse mit alternativen Antrieben. Hierfür erhebt die HOCHBAHN betriebsbegleitend Kennwerte, wertet diese aus und vergleicht sie sowohl zwischen den verschiedenen innovativen Fahrzeugtechniken untereinander als auch mit konventionellen Bussen. Um Referenzdaten zu gewinnen, ist es deshalb auch erforderlich, vereinzelt konventionelle Busse auf der Innovationslinie einzusetzen.

Busoptimierung

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

Nachdem im Jahr 2014 die HOCHBAHN die Arbeiten an der MetroBus-Linie 5 abgeschlossen hatte, lag der Schwerpunkt der Busoptimierung 2015 auf der Realisierung der Maßnahmen für die MetroBus-Linie 7. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wurden sämtliche Arbeiten an dieser Linie fertiggestellt. Das Ergebnis: eine Reduzierung der Fahrzeit um drei Minuten je Richtung in der Hauptverkehrszeit. Insgesamt hat die HOCHBAHN 13 Lichtsignalanlagen mit einer intelligenten Ampelsteuerung und effizienter Busvorrechtigung ausgestattet, wichtige Knotenpunkte (z. B. Neue Wöhr) leistungsfähiger ausgebaut sowie 23 Haltestellen modernisiert und barrierefrei gestaltet. Für das Jahr 2016 ist geplant, durch weitere Optimierung der Lichtsignalsteuerungen die Reisezeit je Richtung um eine weitere Minute zu verkürzen. Im Jahr 2015 hat die HOCHBAHN zudem einige Maßnahmen auf der MetroBus-Linie 6 abgeschlossen (Mühlenkamp, Lange Reihe). Nach Beginn der Tätigkeiten auf den MetroBuslinien 20 und 25 im Jahr 2015 konnten dort ebenfalls bereits erste Teilmaßnahmen fertiggestellt werden (U Burgstraße, Haltestellen Martinistraße).

Für das Jahr 2016 liegt der Fokus weiter auf der MetroBus-Linie 6 sowie auf den Metro-Buslinien 20 und 25. Hier werden die Planungen durch eine zunehmend umfangreicher werdende Bürgerbeteiligung für einige wichtige Teilmaßnahmen (z. B. U Borgweg, Max-Brauer-Allee, Eppendorfer Marktplatz) begleitet. Entlang der MetroBus-Linie 6 soll ein Großteil der geplanten Maßnahmen fertiggestellt werden (u. a. Papenhuder Straße, U St. Pauli, AK St. Georg). Die endgültige Fertigstellung ist für 2017 vorgesehen.

Netzentwicklung U-Bahn

Ziel der FHH ist es, den ÖPNV in Hamburg künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Die HOCHBAHN wurde mit der Planung und baulichen Umsetzung der U-Bahn-Maßnahmen beauftragt. In einer Ende 2014 abgeschlossenen Konzeptstudie wurden sinnvolle Netzerweiterungsmaßnahmen hergeleitet:

- Neubau einer U1-Haltestelle Oldenfelde
- Verlängerung der U4 zum Kleinen Grasbrook
- Verlängerung der U4 zur Horner Geest
- Bau einer neuen Linie U5 von Bramfeld zum Osdorfer Born
(in verschiedenen Abschnitten)

Für diese Streckenabschnitte waren im Jahr 2015 auf Wunsch von Senat und Bürgerschaft vertiefende Planungsschritte einzuleiten sowie die Finanzierung der Planungen über das Jahr 2015 hinaus sicherzustellen. Von der Machbarkeitsuntersuchung über die Entwurfsplanung bis hin zur Genehmigungs- und Ausführungsplanung sind verschiedene Planungsschritte nacheinander zu durchlaufen. Inklusiv des Genehmigungsverfahrens sind hierfür jeweils mehrere Jahre erforderlich.

Für den Neubau der Haltestelle Oldenfelde hat die HOCHBAHN in den Jahren 2014 und 2015 die Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanungen begonnen. Diese Planungen wurden durch zwei Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung begleitet. So wurden Anregungen der Teilnehmer in die Planungen übernommen. Die Planungen werden über eine Zuwendung der FHH in Höhe von 800.000 € aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Im Sommer 2016 soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Geplanter Baubeginn ist 2018. Die Baukosten sollen ebenfalls aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Dafür ist ein Senats- und Bürgerschaftsbeschluss notwendig, der noch im Jahr 2016 auf den Weg gebracht werden soll.

Sowohl für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 zum Kleinen Grasbrook und zur Horner Geest als auch für den ersten Bauabschnitt der neuen U-Bahn-Linie U5 von Bramfeld zur City Nord hat die HOCHBAHN im Jahr 2015 Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt, die sie über Zuwendungen der FHH in Höhe von jeweils 800.000 € aus Regionalisierungsmitteln finanzierte. Die Ergebnisse beider Untersuchungen bestätigten die Machbarkeit der jeweils gewählten Trassen- und Haltestellenanlagen und zeigten wesentliche Aspekte auf, die im Rahmen der weiteren Planungen zu berücksichtigen sind. Für die

Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest sowie für den ersten Bauabschnitt der neuen U-Bahn-Linie U5 hat die HOCHBAHN im Frühjahr 2016 die Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanungen begonnen.

Nachdem die HOCHBAHN die U4-Verlängerung zum Kleinen Grasbrook seit dem negativen Referendum zur Hamburger Olympiabewerbung nicht mehr weiter verfolgt, konzentrieren sich die Aktivitäten hier auf den Linienabschnitt zur Horner Geest. Für die Finanzierung dieser Planungsschritte wurden über eine Senats- und Bürgerschaftsdrucksache 15 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln eingeworben. Ein Baubeginn ist ab 2019 möglich. Für den ersten Bauabschnitt der neuen Linie U5 wurden über eine Senats- und Bürgerschaftsdrucksache 40 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln eingeworben. Ein Baubeginn ist hier ab 2021 möglich.

Für die weiteren Bauabschnitte der U-Bahn-Linie U5, die den Streckenausbau von der City Nord über die Innenstadt bis zum Siemersplatz vorsehen, haben die Machbarkeitsuntersuchungen im Frühjahr 2016 begonnen. In diesem Zusammenhang sind zunächst in den Abschnitten, für die im Rahmen der Konzeptstudie keine eindeutigen Vorzugsvarianten hergeleitet werden konnten, vertiefende Variantenbetrachtungen hinsichtlich Trassenführungen, Haltestellenlagen und Bauverfahren durchzuführen. Diese Machbarkeitsuntersuchungen finanziert die HOCHBAHN mit 2 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln, die über eine Senats- und Bürgerschaftsdrucksache eingeworben wurden. Die weitere Streckenführung zur Anbindung von Lurup und des Osdorfer Borns unterzieht der HVV derzeit einer intensiven Variantenuntersuchung. Sobald sich die Fachbehörden und die Politik mit den Ergebnissen dieser Variantenuntersuchung befasst haben, kann hier eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen gefällt und zeitnah mit den weiteren Planungsschritten begonnen werden.

Direktvergabe Bus

Die Senatskommission für öffentliche Unternehmen hat am 19. August 2014 mit einer Drucksache die HOCHBAHN und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) aufgefordert, Voraussetzungen für eine Direktvergabe zu schaffen. So sollen die Verkehrsunternehmen u. a. eine unternehmensübergreifende Optimierung des Liniennetzes und der Busumläufe vornehmen sowie Benchmark-Instrumente unter Einbeziehung anderer geeigneter Verkehrsunternehmen entwickeln. Zur unternehmensübergreifenden Netzoptimierung wurden hierzu gemeinsam mit der VHH und mit Unterstützung von Signon (ehemals HamburgConsult) umfangreiche Untersuchungen vorgenommen. Im Jahr 2016 sollen diese Untersuchungsergebnisse auf ihre betriebliche Umsetzbarkeit hin überprüft werden.

Mit den Verkehrsbetrieben aus Berlin (BVG) und Hannover (üstra) wurden zwei geeignete Benchmark-Partner gefunden. Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat mit diesen Unternehmen zwischenzeitlich federführend für ausgewählte Funktionsbereiche Untersuchungen mit Vergleichsdaten aus den Jahren 2012 und 2014 mit gutem Ergebnis durchgeführt.

Ende 2015 hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) für die VHH bereits die geplante Direktvergabe von Verkehrsleistungen im EU-Amtsblatt bekannt gegeben. Diese Vorabveröffentlichung gilt als Absichtserklärung für die direkte Vergabe von definierten Verkehren. Unter Einhaltung einer gesetzlichen Mindestfrist von einem Jahr kann die formelle Direktvergabe an die VHH frühestens Ende 2016 erfolgen. Die Vorabveröffentlichung für die HOCHBAHN ist noch nicht erfolgt, da derzeit noch nicht alle gesetzlichen Auflagen erfüllt sind. Eine Direktvergabe ist nach dem bestehenden Rechtsrahmen nur dann zulässig, wenn das Unternehmen sich nicht selbst oder über Beteiligungen außerhalb des Heimatmarktes engagiert. Somit muss die HOCHBAHN vor der Direktvergabe eine Lösung für die BeNEX finden. Um die notwendigen Schritte unter bestmöglicher Wahrung ihrer Interessen für eine Direktvergabe zu erfüllen, besteht kein Zeitdruck. Derzeit ist die HOCHBAHN von der Stadt Hamburg bis Ende 2019 mit den Busleistungen betraut.

Projekt switchh

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

Mit der erfolgreichen Durchführung eines Teilnahmeverfahrens zur Gewinnung weiterer Kooperationspartner im Sommer 2015 wurde die zweijährige Pilotphase von einer sog. Transitionsphase abgelöst. Ziel ist es, das neue switchh Angebot im zweiten Halbjahr 2016 auf den Markt zu bringen. Die Eckpfeiler des neuen Angebotes sind:

- Öffnung von switchh für alle HVV-Nutzer, keine Beschränkung mehr auf HVV-Abonnenten
- Größeres und vielfältigeres Fahrzeugangebot, um noch mehr Pkw-Anwendungsfälle unabhängig vom eigenen Pkw abbilden zu können
- Schaffung von switchh Produktvielfalt, um sowohl Carsharing-Interessierte als auch gelegentliche und regelmäßige Carsharing-Nutzer anzusprechen

Damit soll eine deutlich bessere Ausschöpfung der existierenden Potenziale erreicht werden. Es werden die Voraussetzungen für die Bearbeitung bislang kaum personalisierter HVV-Gelegenheitskunden geschaffen, um so die Bindung und Weiterentwicklung zu verbessern. Zudem wird die bisher reine Nutzerfinanzierung (Erlöse aus Produktverkäufen) durch eine Partnerfinanzierung (Serviceentgelte für Vertrieb und Nutzung der switchh Punkte) ergänzt.

Zukünftige Kooperationspartner sind neben car2go und StadtRAD Hamburg auch DriveNow und cambio Carsharing. Weiterhin werden Europcar (in Form einer Marketingkooperation) und Taxi Hamburg (Darstellung des Taxiangebotes in der App) in die Kooperation eingebunden.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2015 wurde die Zahl der switchh Punkte von sechs auf neun Standorte erhöht: Auf die schon vorhandenen Standorte folgten drei weitere switchh Punkte an den Haltestellen U Saarlandstraße, U Lattenkamp sowie U Rödingsmarkt. Im Geschäftsjahr 2016 ist die Fertigstellung von drei weiteren switchh Punkten – u. a. an der Haltestelle S Dammtor – beabsichtigt.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2015 einen Fehlbetrag von 60,2 Mio. € und einen damit verbundenen Kostendeckungsgrad von 89,6% erreicht.

Für das Jahr 2016 wird mit einem Fehlbetrag in Höhe von 65,0 Mio. € geplant. Zusätzliche Kosten entstehen im Jahr 2016 vor allem durch höhere Abschreibungen infolge der Beschaffung von DT5-Fahrzeugen sowie durch die Ertüchtigung von DT3-Fahrzeugen aufgrund der notwendigen Laufleistungsverlängerung.

4.2 Risiko- und Chancenbericht

Risiko- und Chancenmanagement

Die systematische Identifikation, Quantifizierung, Steuerung und Kommunikation von Risiken und Chancen, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben können, ist im konzernweiten Risiko- und Chancenmanagement (RCM) der HOCHBAHN geregelt.

Um ein zielgerichtetes RCM zu ermöglichen, werden wesentliche Grundlagen von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit angewandt. Diese Vorgaben sind im RCM-Handbuch beschrieben und werden regelmäßig auf ihre Relevanz und Aktualität überprüft. Über die Ergebnisse der Risiko- und Chanceninventuren werden Vorstand und Aufsichtsrat informiert. Für außerhalb des regulären Berichtsturnus auftretende wesentliche Risiken besteht eine Ad-hoc-Berichtspflicht.

Wesentliche Voraussetzungen für ein wirksames Risikomanagement sind eine ausgeprägte Risikokultur in allen Unternehmensbereichen sowie ein einheitliches Verständnis darüber, was unter einem Risiko zu verstehen und wie hiermit umzugehen ist. Das Ziel des Risikomanagements besteht darin, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und zu steuern.

Ausweislich des Handbuchs sind Risiken und Chancen wie folgt definiert:

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

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

Für die Behandlung von Risiken und Chancen im Rahmen der Inventuren werden weitgehend dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Die im Bericht zur Gesamtrisikoposition erfassten Risiken werden kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeit klassifiziert. Im Hinblick auf einen möglichen kurz- oder mittelfristigen Eintritt eines Ereignisses bestehen jedoch differenzierte Regelungen.

Risiken

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

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

Die ursprüngliche Planung sah vor, dass in der Zeit von 2012 bis 2016 die bis zu 45 Jahre alten DT3-Fahrzeuge durch eine neue Fahrzeuggeneration, den DT5, ersetzt werden. In der Vergangenheit kam es wiederholt zu Verzögerungen bei der Auslieferung der neuen Fahrzeuge. In der Berichtsperiode konnte mit dem Herstellerkonsortium eine verbindliche Terminplanung für die Auslieferungen erreicht werden. Insgesamt wurden 118 Fahrzeuge des neuen Typs bestellt. Die schrittweise Auslieferung ist nunmehr bis 2020 vorgesehen. Mögliche weitere Lieferverzögerungen, aber auch Leistungsausweitungen im Hamburger U-Bahn-Netz erfordern allerdings den Einsatz von DT3-Fahrzeugen weit über 2016 hinaus. Die aktuelle Planung bis 2025 sieht daher vor, dass ein Teil der DT3-Fahrzeuge vorgehalten werden muss und nicht aus dem Betrieb genommen wird. Aufwendungen für die Ertüchtigung dieser Fahrzeuge sind im Investitionsplan der HOCHBAHN abgebildet.

Einschränkungen von öffentlichen Fördermitteln und Zuschüssen

Im September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im bisherigen Umfang für weitere 15 Jahre. Bezüglich der Höhe der Regionalisierungsmittel verständigten sich Bund und Länder für 2016 auf ein Volumen von 8 Mrd. €, das ab 2017 um 1,8 % pro Jahr erhöht wird. Darüber hinaus ist eine Veränderung des Verteilungsschlüssels zwischen den Ländern geplant.

Für die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz konnte noch keine Lösung herbeigeführt werden. Die jetzigen Regelungen verschaffen Planungssicherheit bis Ende 2019. Die Zweckbindung dieser Mittel für Verkehr ist bereits 2014 entfallen.

Die Investitionszuschüsse aus Landesmitteln der FHH zum betriebsfähigen Erhalt der U-Bahn-Infrastruktur waren in der Vergangenheit großen Schwankungen unterworfen. In den kommenden Jahren wird die Höhe der Zuschüsse maßgeblich vom weiteren barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltstellen, aber auch von der Förderung des weiteren Ausbaus des U-Bahn-Netzes bestimmt.

Sollten sich künftig die Fördermittel des Bundes bzw. Zuschüsse der FHH reduzieren, werden die erforderlichen Maßnahmen im vollen Umfang durch die HOCHBAHN zu finanzieren sein. Infolge dieser Entwicklung würde sich die Verschuldung mittel- bis langfristig erhöhen und zu einem Anstieg der Kapitalkosten führen.

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

Die Festlegung der Tarifstruktur im Verbundgebiet liegt in der Verantwortung des Aufgabenträgers. Für die HOCHBAHN stellten die Anhebungen bis 2010 ein wesentliches Risiko dar, weil die Gefahr bestand, dass der tatsächliche Anstieg interner Aufwandspositionen nicht vollständig durch höhere Tarife ausgeglichen wurde. Aufgrund einer Absprache zwischen den Verkehrsunternehmen einerseits sowie dem Aufgabenträger andererseits orientiert sich die jährliche Fortschreibung der Tarifstruktur seit 2011 an der realen Entwicklung der Aufwandspositionen. Eine unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs würde bei der HOCHBAHN zu einem Defizitanstieg führen.

Werthaltigkeit der Finanzanlage BeNEX

In der Beteiligungsgesellschaft BeNEX hat die HOCHBAHN ihre Aktivitäten außerhalb Hamburgs im ÖPNV gebündelt. Nicht ausreichende bzw. ausbleibende Gewinnausschüttungen an die HOCHBAHN können zu Wertberichtigungen auf diese Finanzanlage führen. Deren Werthaltigkeit wird im Zuge der jährlichen Abschlussarbeiten bei der HOCHBAHN regelmäßig untersucht. Nach derzeitiger Einschätzung werden insbesondere die agilis-Gesellschaften die verkehrsvertraglichen Leistungen über die Laufzeit voraussichtlich nicht auskömmlich erbringen können. Dies ist neben den anhaltend niedrigen Kraftstoffpreisen, die eine Pkw-Eigennutzung begünstigen, auch auf ausbleibende Fahrgäste aufgrund der zunehmenden Popularität des Fernbusverkehrs zurückzuführen. Unterschiedliche Vorstellungen der Gesellschafter zur Finanzierungsverantwortung bei der agilis E unterliegen zurzeit einer gerichtlichen Überprüfung dieses Sachverhalts. Die HOCHBAHN geht davon aus, dass der BeNEX neben der schon übernommenen operativen Verantwortung gerichtlich auch die Übernahme der finanziellen Folgen zugesprochen wird. Daher kann mittelfristig von rückläufigen bis zu vollständig ausbleibenden Beteiligungserträgen von der BeNEX ausgegangen werden.

Gefahr von Ausschreibungen bei Bus-Verkehrsleistungen in Hamburg

Die Grundlage für die Erbringung der wesentlichen Busverkehre in der FHH durch die HOCHBAHN ist die Erteilung der Betrauung bis zum Jahr 2019. Hierzu ist der regelmäßige Nachweis erforderlich, dass eine Überkompensation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nicht eingetreten ist und die erbrachten Leistungen einem Drittvergleich entsprechen. Mit der Beendigung bzw. dem Wegfall der Betrauung besteht das Risiko der wettbewerblichen Vergabe der Verkehre durch den Aufgabenträger. Derzeit wird an der Schaffung der Voraussetzungen für eine Direktvergabe gearbeitet. Dieses beinhaltet u. a. den Nachweis der notwendigen Wirtschaftlichkeit sowie einer unternehmensübergreifenden Optimierung des Liniennetzes für das Hamburger Gebiet. Des Weiteren muss die HOCHBAHN vor der Direktvergabe eine Lösung für die BeNEX finden.

Kostenstrukturanpassungen – Busverkehre

Die HOCHBAHN verfügt über einen umfangreichen Fuhrpark an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, die seit Dezember 2014 auf der Innovationslinie 109 im Einsatz sind. Auf dieser Linie erprobt und testet die HOCHBAHN diverse Technologien auf ihre Alltagstauglichkeit mit dem Ziel, noch umweltfreundlichere Busverkehre in Hamburg zu ermöglichen. Die Wartung und Instandhaltung dieser Fahrzeuge führen im Vergleich zu Bussen mit konventionellen Antrieben zu vergleichsweise hohen laufenden Aufwendungen. Die Einhaltung eines wettbewerblichen Kostenniveaus kann über Einsparungen und eingeleitete Kostenstrukturanpassungen kurzfristig nicht sichergestellt werden.

Zusammenfassende Risikoposition

Im Jahr 2015 wurden turnusgemäß zwei Risiko- und Chanceninventuren im HOCHBAHN-Konzern durchgeführt. Zum Jahresende wurden 82 Risiken bei der HOCHBAHN identifiziert. Hiervon entfielen 25 auf die Kategorie Kontrahentenrisiken (Einkauf, Vertrieb), neun auf Marktrisiken (Leistungsangebot/-erbringung), 18 Risiken auf allgemeine Rahmenbedingungen, 24 auf technische Risiken (Abläufe und unerwartete Vorkommnisse) sowie sechs auf Konzernrisiken. Hierbei handelt es sich um Risiken, die sich aus dem Verhältnis der HOCHBAHN zu ihren Beteiligungen ergeben können.

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

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

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind ein Auszug aus der Inventur zum 31. Dezember 2015.

Strategische Chancen

Durch das ungebrochene Bevölkerungswachstum in Hamburg und den erforderlichen Wohnungsneubau ergibt sich für die HOCHBAHN die Möglichkeit, aus der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbeflächen und deren Anbindung an den ÖPNV sowie durch den fortschreitenden Wandel der Mobilitätskultur („Nutzen statt Besitzen“) neue Fahrgäste zu gewinnen und bestehende zu binden. Durch die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis zu den Elbbrücken sowie die in der Prüfung befindlichen diversen Ausbauprojekte des U-Bahn-Netzes (Bau einer neuen Haltestelle, Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest, Bau einer neuen U-Bahn-Linie 5) werden einwohnerstarke Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial von kürzeren Reisezeiten im Gesamtnetz sowie vom komfortableren Fahren ohne Umsteigen in die Innenstadt profitieren.

Der demografische Wandel und ein steigender Anteil der älteren Bevölkerung wirken sich strukturell auf das Mobilitätsverhalten der Gesellschaft aus. Barrierefreie Mobilität zu gestalten und damit auch die Mobilität für alle Fahrgäste, zum Beispiel auch für Kunden mit Kinderwagen, zu verbessern, bietet die Chance für steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV. Die derzeitigen Planungen sehen vor, dass bis Ende des Jahres 2018 insgesamt 81 % des U-Bahn-Netzes barrierefrei zugänglich sind. Bis Anfang des kommenden Jahrzehnts werden nahezu alle Haltestellen entsprechend ausgebaut sein.

Da gemäß dem Senatsziel ab dem Jahr 2020 nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen sind, wirkt die HOCHBAHN als Treiber für die Fahrzeugindustrie und forciert aktiv die Erprobung und den Einsatz von innovativen Antriebstechnologien im Busbereich. Die Bus-Linie 109, die als Innovationslinie bekannt ist, wird fast ausschließlich mit unterschiedlichen innovativ angetriebenen Bussen befahren. So können diese unter gleichen Rahmenbedingungen in der täglichen Praxis getestet werden. Dies schafft einen bestmöglichen Überblick über Vor- und Nachteile einzelner Technologien, die so gezielt mit den Herstellern weiterentwickelt werden können. Die HOCHBAHN leistet hierdurch einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und des Lärmschutzes in Hamburg.

Marktchancen

Die stetige Verbesserung des Angebots, Leistungsausweitungen sowie die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel erhöhen die Attraktivität des ÖPNV und können zum Umsteigen vom eigenen Pkw auf Busse und Bahnen motivieren. Hierdurch werden langfristig neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen und gebunden.

Der Straßenraum in Hamburg ist begrenzt und wird durch weiter anhaltendes Wirtschaftswachstum mit steigendem Wirtschaftsverkehr sowie eine insgesamt wachsende Metropole immer stärker beansprucht. Die daraus resultierenden Belastungen des Hamburger Straßenraums durch Zeitverluste wirken sich negativ auf die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs aus. Infolge dieser Entwicklung erhöht sich die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten. Weitere Zuwächse der Fahrgastzahlen werden auch bei der Kundengruppe der Pendler erwartet.

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

JAHRESABSCHLUSS

42	BILANZ
43	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
44	ANLAGENSPIEGEL
46	ANHANG
49	Bilanzerläuterungen
52	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
55	Sonstige Angaben
61	Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2015

Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2015

AKTIVA

in €	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		1.161.886,00	1.967.006,98
II. Sachanlagen		689.141.435,38	586.452.798,03
III. Finanzanlagen		141.894.125,78	144.169.635,35
		832.197.447,16	732.589.440,36
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(1)	17.570.874,51	16.694.521,20
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	58.750.192,75	77.826.092,08
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		6.230.469,47	5.117.688,28
		82.551.536,73	99.638.301,56
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		690.901,44	25.757,61
		915.439.885,33	832.253.499,53

PASSIVA

in €	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(3)+(4)	88.938.200,00	88.938.200,00
II. Kapitalrücklage	(4)	48.050.144,94	48.050.144,94
III. Gewinnrücklagen	(4)	5.445.881,61	5.445.881,61
		142.434.226,55	142.434.226,55
B. Rückstellungen			
	(5)	208.869.715,21	208.878.190,48
C. Verbindlichkeiten			
	(6)	563.208.347,27	479.778.897,77
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		927.596,30	1.162.184,73
		915.439.885,33	832.253.499,53

Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

in €	Anhang	2015	2014
1. Umsatzerlöse	(7)	435.378.597,85	423.703.823,65
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		16.769.380,42	15.378.105,25
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	54.075.330,54	49.360.098,89
4. Gesamtleistung		506.223.308,81	488.442.027,79
5. Materialaufwand	(9)	-213.964.145,68	-214.191.971,10
6. Personalaufwand	(10)	-222.357.613,97	-219.336.366,77
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	-65.071.072,58	-61.268.130,74
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-36.907.862,55	-34.669.525,41
9. Beteiligungsergebnis	(13)	-341.418,24	9.263.916,07
10. Zinsergebnis	(14)	-26.501.611,20	-22.368.807,95
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-58.920.415,41	-54.128.858,11
12. Außerordentliche Aufwendungen/ Außerordentliches Ergebnis	(15)	-898.155,00	-898.155,00
13. Sonstige Steuern		-398.803,73	-412.477,07
14. Erträge aus Verlustübernahme		60.217.374,14	55.439.490,18
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00	0,00

Anlagenspiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT 2015

in T€	Anschaffungs- und		
	Stand am 01.01.2015	Zugänge	Abgänge
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	35.074	284	1.250
2. Geleistete Anzahlungen	231	0	1
	35.305	284	1.251
II. Sachanlagen			
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	72.465	8.645	0
b) Bauten auf fremden Grundstücken			
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	174.493	681	19
bb) Übrige Bauten	78.679	1.900	256
	325.637	11.226	275
2. Technische Anlagen und Maschinen			
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	392.790	12.384	7.892
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	660.133	65.307	15.446
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	73.459	3.769	930
	1.126.382	81.460	24.268
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (+ GWG)	97.838	2.945	4.247
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	40.920	72.077	682
	1.590.777	167.708	29.472
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	129.836	8.850	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.570	45	207
3. Beteiligungen	1.041	1.950	0
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	8.804	367	0
5. Sonstige Ausleihungen	7.803	0	0
	149.054	11.212	207
Summe Anlagevermögen	1.775.136	179.204	30.930

Herstellungskosten		Abschreibungen				Restbuchwerte		
Umbu- chungen	Stand am 31.12.2015	Stand am 01.01.2015	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Stand am 31.12.2015	Stand am 31.12.2015	Stand Vorjahr
38	34.146	33.338	896	1.250	0	32.984	1.162	1.736
-230	0	0	1	1	0	0	0	231
-192	34.146	33.338	897	1.251	0	32.984	1.162	1.967
135	81.245	26.011	1.912	0	1	27.922	53.323	46.454
329	175.484	142.539	2.965	19	0	145.485	29.999	31.954
1.232	81.555	55.479	1.999	256	0	57.222	24.333	23.201
1.696	338.284	224.029	6.876	275	1	230.629	107.655	101.609
3.473	400.755	276.753	12.050	7.525	0	281.278	119.477	116.037
22.941	732.935	374.830	34.017	15.334	0	393.513	339.422	285.303
1.496	77.794	49.387	3.546	925	-1	52.010	25.784	24.073
27.910	1.211.484	700.970	49.613	23.784	-1	726.801	484.683	425.413
863	97.399	79.327	7.518	4.211	0	82.634	14.765	18.511
-30.277	82.038	0	167	167	0	0,00	82.038	40.920
192	1.729.205	1.004.326	64.174	28.437	0	1.040.064	689.141	586.453
0	138.686	4.000	12.000	0	0	16.000	122.686	125.836
0	1.408	0	0	0	0	0	1.408	1.570
0	2.991	885	1.280	0	0	2.165	826	156
0	9.171	0	0	0	0	0	9.171	8.804
0	7.803	0	0	0	0	0	7.803	7.803
0	160.059	4.885	13.280	0	0	18.165	141.894	144.169
0	1.923.410	1.042.549	78.351	29.688	0	1.091.213	832.197	732.589

Anhang

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2015

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2015 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. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Die Vermögensgegenstände und Schulden wurden nach den gleichen Methoden wie im Vorjahr bewertet.

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

Die Abschreibungen werden auf Basis von eigenen Erfahrungssätzen und Richtsätzen der für öffentliche Verkehrsbetriebe ermittelten betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Für Wirtschaftsgüter, die nach dem 30. Juni 1997 angeschafft oder hergestellt worden sind, wurde – mit Ausnahme von U-Bahn-Fahrzeugen und Omnibussen –

grundsätzlich die vom Bundesminister für Finanzen ab 1. Juli 1997 herausgegebene AfA-Tabelle „Personen- und Güterbeförderung (im Straßen- und Schienenverkehr)“ in Verbindung mit der ab 1. Januar 2001 gültigen AfA-Tabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter, unter Berücksichtigung der jeweiligen wirtschaftlichen Nutzungsdauer, angewandt. Im Testbetrieb befindliche Brennstoffzellenhybridbusse werden bei entsprechender Projektfinanzierung über eine verkürzte Nutzungsdauer von zwei Jahren abgeschrieben.

Die ab 1. Januar 2008 angeschafften Vermögensgegenstände werden ausschließlich linear abgeschrieben. Vor dem 1. Januar 2008 angeschaffte Vermögensgegenstände werden, mit Ausnahme der immateriellen Vermögensgegenstände, der Gebäude, der Fernsehanlagen, der U-Bahn-Fahrzeuge DT4 und der Omnibusse, degressiv abgeschrieben.

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.

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten sind Auszahlungen vor dem Bilanzstichtag angesetzt, soweit sie Aufwand für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen.

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 3,59 % p. a. (Vorjahr: 4,25 % p. a.) bilanziert. Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 2,75 % p. a. (Vorjahr: 2,75 % p. a.), der erwartete Rententrend mit 2,50 % p. a. (Vorjahr: 2,50 % p. a.) berücksichtigt. Es wurde von dem Wahlrecht nach Artikel 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB Gebrauch gemacht, den Zuführungsbetrag aus der geänderten Bewertung aufgrund des BilMoG auf 15 Jahre gleichmäßig zu verteilen. Zum 31. Dezember 2015 ergeben sich hieraus bei den Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen Fehlbeträge von 4.604 T€ für laufende Pensionen und 3.480 T€ für Anwartschaften.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Für Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurde bei der Berechnung des Erfüllungsbetrages ein Gehaltstrend (inkl. Karrieretrend) von 2,75 % p. a. (Vorjahr: 2,75 % p. a.) berücksichtigt. Für die übrigen Preis- und Kostensteigerungen wurden 1,50 % p. a. (Vorjahr: 1,50 % p. a.) angesetzt. Des Weiteren wurden diese Rückstellungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB entsprechend ihrer jeweiligen Restlaufzeit mit den von der Deutschen Bundesbank festgesetzten Durchschnittszinssätzen zwischen 2,16 % p. a. (Vorjahr: 2,90 % p. a.) und 3,89 % p. a. (Vorjahr: 4,53 % 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.

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten sind Einzahlungen vor dem Bilanzstichtag angesetzt, soweit sie Ertrag für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen.

BILANZERLÄUTERUNGEN

(1) Vorräte

in T€	2015	2014
Hilfs- und Betriebsstoffe	17.571	16.126
Waren	0	568
	17.571	16.694

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2015	2014
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.298	12.437
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.381	22.047
davon aus Lieferungen und Leistungen/Verbindlichkeiten	(-988)	(3.870)
davon aus sonstigen Forderungen	(11.369)	(18.177)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.819	1.887
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.819)	(1.887)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	35.924	35.866
davon aus Lieferungen und Leistungen	(30.702)	(31.320)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(5.222)	(4.546)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	2.328	5.589
Summe	58.750	77.826

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2015 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) Eigenkapitalpiegel

in T€	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Eigenkapital
Stand zum 01.01.2015/ Stand zum 31.12.2015	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€	2015	2014
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	54.260	49.492
Sonstige Rückstellungen	154.610	159.386
	208.870	208.878

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 Leistungsanwärtern, die ihre Ansprüche vor dem 1. Januar 1987 erworben haben, besteht ein Fehlbetrag für laufende Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 23.671 T€ sowie für Anwartschaften von 8.622 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von rund 95 Mio. € (Pflichtrückstellung gemäß § 249 Abs. 1 HGB) enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für Vergütungsnachzahlungen an Mitarbeiter, künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen gemäß § 249 Abs.1 Nr. 1 HGB, Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen Auflagen, Prozessrisiken und für ausstehende Rechnungen sowie Rückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB a.F., die nach Artikel 67 Abs. 3 EGHGB beibehalten wurden.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	2015			2014		
	insges.	davon Restlaufzeit		insges.	davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	457.500 ¹⁾	41.003	223.623	376.766 ¹⁾	30.978	192.437
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31.741	31.741	0	45.241	45.241	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	37.824	37.824	0	25.231	25.231	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(164)	(164)	(0)	(47.979)	(47.979)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(37.660)	(37.660)	(0)	(-22.748)	(-22.748)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.445	1.445	0	264	264	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.445)	(1.445)	(0)	(264)	(264)	(0)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	34.698	34.698	0	32.277	32.277	0
davon aus Steuern	(2.747)	(2.747)	(0)	(2.858)	(2.858)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.250)	(1.250)	(0)	(1.230)	(1.230)	(0)
Summe	563.208	146.711	223.623	479.779	133.991	192.437

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**(7) Umsatzerlöse**

in T€	2015	2014
Personennahverkehr ¹⁾	394.161	383.575
Vermietung und Verpachtung (einschl. Vermietung von Werbeflächen)	14.714	14.324
Sonstiges	26.504	25.805
	435.379	423.704
davon aperiodisch ²⁾	-3.137	-4.813

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 2015 liegt noch nicht vor. Die Ermittlung der Verbundeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der HVV GmbH. Die Ermittlung der Einnahmen aus der Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX) erfolgt aufgrund einer vorläufigen Berechnung grundsätzlich anhand der Vorjahresparameter.

²⁾ In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des HVV (-2.858 T€) enthalten.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2015	2014
Sonstige betriebliche Erträge	54.075	49.360
davon aperiodisch	6.026	4.333
(im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Schaden- und Kostenerstattungen für frühere Jahre)		

(9) Materialaufwand

in T€	2015	2014
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	52.998	57.872
Aufwendungen für bezogene Leistungen	160.966	156.320
	213.964	214.192

(10) Personalaufwand

in T€	2015	2014
Löhne und Gehälter	185.008	181.622
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	37.350	37.714
	222.358	219.336
davon für Altersversorgung	2.148	3.382
davon aperiodisch (im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Zuführung zur Rückstellung für Abfindungen und zur Wettbewerbsrückstellung)	- 1.527	3.134

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 2015 9.288 T€.

(11) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 3 HGB in Höhe von 167 T€ (Vorjahr: 14 T€) vorgenommen.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von 406 T€. Diese resultieren im Wesentlichen aus dem Selbstbehalt bei Haftpflichtleistungen in Höhe von 169 T€, Pachtzahlungen in Höhe von 170 T€ und Versicherungsbeiträgen in Höhe von 47 T€. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Aufwendungen aus Währungsumrechnung in Höhe von 1 T€ (Vorjahr: 2 T€).

(13) Beteiligungsergebnis

in T€	2015	2014
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	7.225	6.502
Erträge aus Beteiligungen	5.714	3.877
davon aus verbundenen Unternehmen	(5.590)	(3.876)
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 13.280	- 885
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	- 230
	- 341	9.264

Das Beteiligungsergebnis enthält eine Abschreibung der Beteiligung an der BeNEX GmbH in Höhe von 12.000 T€ und der Beteiligung an der HanseCom GmbH in Höhe von 1.280 T€ (im Vorjahr: Abschreibung der Beteiligung an der HanseCom GmbH in Höhe von 885 T€).

(14) Zinsergebnis

in T€	2015	2014
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	100	939
davon aus verbundenen Unternehmen	(86)	(923)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	565	889
davon aus verbundenen Unternehmen	(146)	(242)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(384)	(449)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 27.166	- 24.197
davon an verbundene Unternehmen	(- 127)	(- 136)
davon aus Aufzinsungen	(- 6.486)	(- 7.335)
	- 26.501	- 22.369

(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€	2015	2014
Abschlussprüfungsleistungen	89	94
Andere Bestätigungsleistungen	2	14
Sonstige Leistungen	9	82
Steuerberatungsleistungen	0	28
	100	218

Von den in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für Abschlussprüfungsleistungen und andere Bestätigungsleistungen wurden im Geschäftsjahr 6 T€ aufgelöst.

(17) Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte

Cross-Border-Lease-Verträge

Allgemeines, Art und Zweck

Es besteht ein Finanzierungs-Leasingvertrag für U-Bahn-Fahrzeuge, welcher zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurde. Aus dem Finanzierungs-Leasingvertrag ergibt sich gegenüber ausländischen Leasinggebern eine Haftung in Höhe von 28.467 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 ratiertlich deckungsgleich verrechnet werden.

Risiken und Vorteile

Aus den Cross-Border-Lease-Transaktionen konnte die HOCHBAHN Barwertvorteile erzielen. Die zum 31. Dezember 2015 noch nicht ertragswirksam vereinnahmten Barwertvorteile betragen 926 T€.

Zins- und Währungsswapgeschäfte

Es wurden zwei Darlehen in NZD (77.386 T€) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrags- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der Mark-to-Market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt +3.372 T€. Bei den nach § 254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch, sodass sich hieraus keine Risiken für die HOCHBAHN ergeben.

(18) Haftungsverhältnisse

Verbindlichkeiten aus Bürgschaften 4.824 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. Daneben bestehen weitere betraglich unbegrenzte Vertragserfüllungsgarantien zugunsten von Tochtergesellschaften. Die HOCHBAHN als Muttergesellschaft überwacht die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen ihrer Beteiligungsgesellschaften.

(19) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 266.857 T€. Hierin sind 286 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(20) Angaben zu den Arbeitnehmern

Es sind die im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeitnehmer angegeben.

	2015	2014
Personal und Betrieb	3.082	2.989
Technik	854	844
Unternehmenssteuerung und Finanzen	433	425
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	403	412
	4.772	4.670
Auszubildende	154	140

(21) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2015 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstands beliefen sich auf 1.024 T€, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	Herr Elste	Frau Riedel	Herr König	Herr Lang
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	260	185	185	175
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	13	8	17	9
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	63	37	37	35
Summe	336	230	239	219

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt 6.048 T€. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2015 503 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

**Wolfgang Michael Pollmann,
Hamburg (ab 24. Juni 2015)**
Staatsrat, Behörde für Umwelt
und Energie

Andreas Rieckhof, Hamburg
Staatsrat, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen,
Hamburg**
Geschäftsführer, HGV Hamburger
Gesellschaft für Vermögens- und
Beteiligungsmanagement mbH

Martina Plag, Hamburg
Geschäftsführerin, Hachenberg und
Richter Unternehmensberatung GmbH

Claudia Plath, Hamburg
Managing Director Finance, ECE
Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG

Anne-Louise Quiring*, Hamburg
Gewerkschaftssekretärin, ver.di

Klaus Ceglecki*, Hamburg
Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Karin Fritsche*, Hamburg
Bereichsleiterin,
TEREG Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, Hamburg
Bereichsleiter, Datenschutzbeauftragter
der HOCHBAHN

Heinrich Hanebuth*, Hamburg
Busfahrer, Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Norbert Klang*, Hamburg
Sachbearbeiter Öffentlichkeitsarbeit,
Mitglied des Betriebsrats
der HOCHBAHN

Marlies Schneider-Polich*, Hamburg
U-Bahn-Fahrerin, Mitglied des
Betriebsrats der HOCHBAHN

**Ausgeschiedene Mitglieder
des Aufsichtsrats**

zum 24. Juni 2015

Holger Lange, Hamburg
Staatsrat, Behörde für Stadt-
entwicklung und Umwelt

Mitglieder des Vorstands

Henrik Falk, Vorsitzender
(seit 1. Februar 2016)
Ressort Unternehmenssteuerung

Ulrike Riedel
Ressort Personal und Betrieb

Helmut König
Ressort Finanzen

Jens-Günter Lang
Ressort Technik

**Ausgeschiedene Mitglieder
des Vorstands**

zum 31. Januar 2016

Günter Elste
Ressort Unternehmenssteuerung

* Vertreter der Arbeitnehmer

(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 29. März 2016

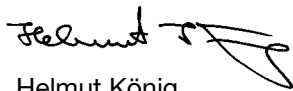
Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



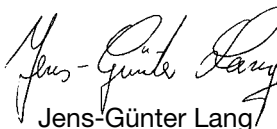
Henrik Falk



Ulrike Riedel



Helmut König



Jens-Günter Lang

ANTEILSBESITZ DER HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2015¹⁾

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital	Beteiligung		Ergebnis 2015 T€	Beherrschungs- und Gewinnab- führungsvertrag
	T€	Name	%		
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⁾
ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg	3.472	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug- Gesellschaft mbH, Hamburg	743	HOCHBAHN	100,0	142	ja
SBG Süderelbe Bus GmbH, Hamburg	2.000	HOCHBAHN	100,0	0	ja
Friedrich Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH, Hamburg	4.163	HOCHBAHN	100,0	0	ja
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH, Hamburg ³⁾	901	HOCHBAHN	69,2	33	–
HanseCom Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH, Hamburg	0	HOCHBAHN	26,0	–2.995	–
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungs- gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	3.405	–
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	133	HOCHBAHN	100,0	5	–
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	54.488	HOCHBAHN	100,0	–10.346	–
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	100,0	0	ja ⁴⁾
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	56,0	0	ja ⁴⁾
BeNEX GmbH, Hamburg ⁵⁾	67.268	HOCHBAHN	51,0	4.239	–
agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg ⁵⁾	k.A.	HOCHBAHN BeNEX	51,0 49,0	k.A.	–
agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Regensburg ⁵⁾	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
1. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Parchim ⁵⁾	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
3. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵⁾	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
4. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵⁾	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
5. BeNEX Fahrzeuggesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald ⁵⁾	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
cantus Verkehrsgesellschaft mbH, Kassel ³⁾	6.494	BeNEX	50,0	2.400	–
HNB Hamburger Nahverkehrs-Beteiligungs- gesellschaft mbH, Hamburg ⁵⁾	k.A.	BeNEX	100,0	k.A.	–
Stadtverkehr Lübeck GmbH, Lübeck ³⁾	31.141	HNB	49,9	0	–
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald, Kaltenkirchen ³⁾	487	BeNEX	50,0	0	–
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Parchim ³⁾	6.258	BeNEX	50,0	4.774	–
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungs- gesellschaft mbH, Eberswalde ³⁾	250	ODEG	100,0	0	ja

¹⁾ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

³⁾ Angabe der Vorjahreszahlen

⁴⁾ Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

⁵⁾ Die Angabe des Eigenkapitals und des Jahresergebnisses ist unterblieben, da die Gesellschaft ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen hat.

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 zum 31. Dezember 2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften 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 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 2016

Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

(Hartmut Schmidt)	(Jens Engel)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2015 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, den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss sowie am 18. März 2015 einen Findungsausschuss zur Suche eines Nachfolgers als Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG gebildet. Im Geschäftsjahr 2015 haben der Aufsichtsrat vier Sitzungen, der Finanzausschuss zwei Sitzungen und der Findungsausschuss sechs Sitzungen abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2015 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, 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.

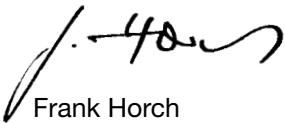
Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG geprüft und erhebt in Übereinstimmung mit dem Abschlussprüfer keine Einwendungen. Er hat den vom Vorstand vorgelegten Jahresabschluss gebilligt und damit festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem am 24. Juni 2015 ausgeschiedenen Mitglied Herrn Staatsrat Holger Lange für seine langjährige, engagierte und konstruktive Tätigkeit. Für das ausgeschiedene Mitglied gehört seitdem Herr Staatsrat Wolfgang Michael Pollmann dem Aufsichtsrat an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2015 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 22. Juni 2016

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 2015 bis zum 31. Dezember 2015 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

ATG Alster-Touristik GmbH (ATG)

FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)

HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)

BeNEX GmbH (BeNEX)

TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

haben im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2015 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 und HADAG 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 ist im Geschäftsjahr 2015 die Festlegung von Zielgrößen als Maßstab für die variable Vergütung ausgesetzt worden, da eine Einigung zwischen den Gesellschaftern und der Geschäftsführung angesichts von Risiken bezüglich der Planerfüllung (u.a. Rechtsstreitigkeiten) nicht erreicht werden konnte. Für die folgenden Jahre sind Zielvereinbarungen wieder geplant.

- **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	135	39	43	217
ATG Gabriele Müller-Remer	45	3	12	60
HADAG Gabriele Müller-Remer	90	5	25	120

Daneben besteht eine Rückstellung für Pensionsverpflichtungen gegenüber Frau Müller-Remer in Höhe von rund 221 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 von Informationen über die Gesellschaften erfolgt über das nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) im Oktober 2014 geschaffene Transparenzportal, insbesondere über den dort wiedergegebenen Beteiligungsbericht der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH).

Hamburg, den 30. März 2016

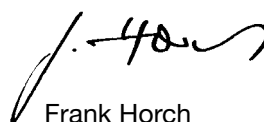
Hamburg, den 29. März 2016



Henrik Falk
Vorstand



Ulrike Riedel



Frank Horch
Aufsichtsrat, Vorsitzender



Helmut König



Jens-Günter Lang

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, BeNEX GmbH 49 % | Geschäftszweck: Betrieb von Schienenpersonennahverkehr in Bayern: Regensburger E-Netz inklusive Donautalbahn | Triebwagen: 26 | Mitarbeiter: 178



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: 46



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: 29 (Jahresdurchschnitt)



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

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



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, InsiderTouren durch Hamburg | Stadtbusse: 97 eigene (davon 10 Dieselhybridbusse) und 11 gemietete; Reisebusse: 5; gestellte Gelenkbusse: bis zu 32 | Mitarbeiter: durchschnittlich 398 (ohne 8 Azubis)



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Personenverkehr mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe | Schiffe: 24 | Mitarbeiter: 86



HanseCom (www.hansecom.com)

Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 26 %, Siemens AG 74 % | Geschäftszweck: Als Gemeinschaftsunternehmen der Siemens AG und Hamburger Hochbahn AG entwickelt HanseCom integrierte IT-Lösungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit 25 Jahren Branchenkenntnis liefert HanseCom wirtschaftliche, innovative und attraktive Mobilitätslösungen und stellt dies als verlässlicher Partner von mehr als 60 Verkehrsunternehmen täglich unter Beweis. Weitere Informationen unter: www.hansecom.com | Mitarbeiter: 150



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



HWV Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH

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



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 56 %, Vattenfall Europe 25 %, DNV GL SE 6 %, VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein 5 %, Handelskammer Hamburg 4 %, Handwerkskammer Hamburg 4 % | Geschäftszweck: Förderung, Betreuung und Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie innovativer elektrischer Antriebs- und Versorgungssysteme in Hamburg | Mitarbeiter: 11



SBG Süderelbe Bus GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Buslinienverkehre im Auftrag der HOCHBAHN, Betrieb einer eigenkonzessionierten Linie im Landkreis Harburg | Stadtbusse: 51 eigene (davon 7 Dieselhybridbusse) und 2 gemietete | Mitarbeiter: durchschnittlich 137 (ohne 2 Azubis)



TEREG Gebäudedienste GmbH (www.tereg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56 %, Vattenfall Europe 44 % | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherheits- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1.644



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

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

Impressum

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
Telefon: 040/32 88-0
Telefax: 040/32 64 06
E-Mail: info@hochbahn.de
hochbahn.de

Redaktion

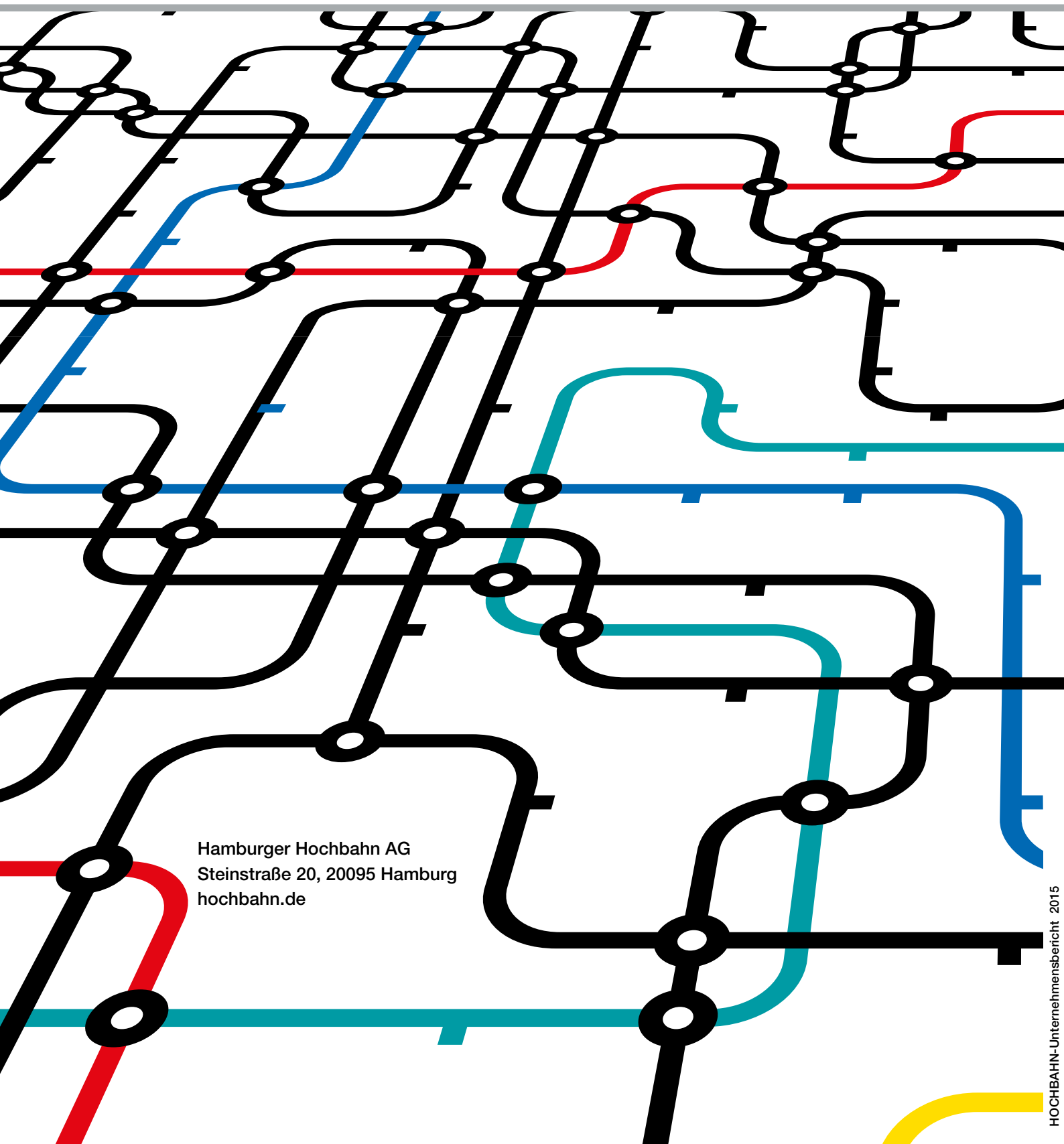
Bereich Marketing
Bereich Unternehmenssteuerung und Systementwicklung
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG

Fotografie

Marc-Oliver Schulz
Wolfgang Huppertz
David Goltz
Raupach Architekten/Pfarrè Lighting Design/Stauss + Pedrazzini
(Abbildung Seite 5 unten rechts)



Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
hochbahn.de