

LAGEBERICHT

1.	GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS	3
1.1	Geschäftsmodell des Unternehmens	3
1.2	Ziele und Strategien	4
1.3	Nachhaltigkeit	4
1.4	Forschung und Entwicklung	6
2.	WIRTSCHAFTSBERICHT	7
2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	7
2.2	Geschäftsverlauf	8
2.3	Lage	11
2.4	Gesamtaussage	15
2.5	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN	15
3.	PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	17
3.1	Prognosebericht	17
3.2	Risiko- und Chancenbericht	21

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Als zentrales Mitgliedsunternehmen des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) ist die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Im Wege der Direktvergabe durch die Freie und Hansestadt Hamburg erbringt sie auf vier U-Bahn-, 116 Bus- und mehreren Fährlinien etwa die Hälfte aller Nahverkehrsleistungen des hvv. Mit über 6.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört die HOCHBAHN zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen, unter anderem im Fahrzeuginstandhaltungs-, Sicherheits- sowie Reinigungsbereich, stellt die HOCHBAHN einen wesentlichen Teil der Mobilität in 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.

Es ist ein erklärtes Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg, die CO₂-Emissionen in Hamburg bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. Die HOCHBAHN hat sich in ihrer Rolle als zentrale Partnerin für den Hamburg-Takt dem Klimaschutz und der Mobilitätswende verschrieben. Das gilt uneingeschränkt auch in der Coronavirus-Pandemie. Mit dem Hamburg-Takt soll der Marktanteil des ÖPNV in Hamburg bis 2030 auf 30 % steigen – verglichen mit 22 % im Jahr 2017. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen noch mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Neue Mobilitätskonzepte begleitet die HOCHBAHN fortlaufend. Nach MOIA im vergangenen Jahr wurden im Jahr 2021 mit SIXT share und MILES zwei Carsharing-Anbieter und mit TIER der erste E-Scooter-Sharing-Anbieter in die hvv switch-App integriert. Diese zentrale Mobilitätsplattform mit Tiefenintegration aller relevanten Mobilitätsdienstleister wird auch im Jahr 2022 um weitere Angebote ergänzt. Zusammen mit den rund 80 switch Punkten an Schnellbahnhaltestellen und in den Quartieren hat sich ein ganzheitliches Mobilitätsangebot in Hamburg etabliert.

Zudem investiert die HOCHBAHN laufend in ihr bestehendes U-Bahn- und Busnetz und schließt gemäß einer langfristigen Planung neue Stadtgebiete an das Netz an. Im Jahr 2021 wurde die Gesamtpla-

Vorstand

Ressort	Ressort	Ressort	Ressort
Unternehmenssteuerung	Personal und Betrieb	Finanzen und Nachhaltigkeit	Technik
Vorstandsvorsitzender Henrik Falk	Claudia Güsken	Helmut König	Jens-Günter Lang

Das Ressort Unternehmenssteuerung wird vom Vorstandsvorsitzenden Henrik Falk geführt. Zu diesem Ressort gehören neben den Bereichen Systementwicklung und Angebotsplanung, Marketing, Unternehmenskommunikation sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft verschiedene Stabsbereiche (Hamburg-Takt, Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung und Revision). Zum 1. Januar 2022 wurden der Bereich Systementwicklung und Angebotsplanung sowie der Stabsbereich Hamburg-Takt zum neuen Bereich Hamburg-Takt zusammengeführt. Die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb bilden zusammen mit den Bereichen Personal sowie Wandel und Innovation das Ressort Personal und Betrieb. Das Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit umfasst die Bereiche Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie den Bereich Nachhaltige Entwicklung, Umwelt und Arbeitssicherheit. Zum Ressort Technik zählen die Bereiche Projektbau, Infrastruktur, Bustechnik, Schienenfahrzeuge sowie U-Bahn-Neubau U5.

nung zur neuen U-Bahn-Linie U5 weiter vorangetrieben. Erste bauvorbereitende Maßnahmen im Abschnitt U5 Ost haben nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses Ende September 2021 begonnen. Die Bauarbeiten zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest wurden ebenso planmäßig fortgeführt wie die Planungen zu deren Verlängerung auf den Grasbrook. Die konsequente Umsetzung des barrierefreien Ausbaus sowie umfangreiche Arbeiten zur Instandhaltung stützen zusätzlich die Zukunftsfähigkeit des Hamburger U-Bahn-Systems.

Die emissionsfreie Busflotte ist bis Ende 2021 auf insgesamt 105 Fahrzeuge angewachsen.

1.2 Ziele und Strategien

In Hamburg zählen der Verkehr und insbesondere der ÖPNV zu den wichtigsten Stellschrauben, um die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zu erfüllen. Rund 31 % trägt der Mobilitätssektor zu den Hamburger CO₂-Emissionen bei (Stand 2019).¹ Wie die Menschen in der wachsenden Stadt Hamburg zukünftig auch ohne eigenen Pkw mobil sein und zugleich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, ist eine der zentralen Fragestellungen für die Politik und die Verkehrsunternehmen. Gemeinsam und kontinuierlich wird dafür an innovativen Lösungen und Konzepten gearbeitet.

Die HOCHBAHN sieht sich als städtisches Unternehmen besonders in der Pflicht, ihren Beitrag für eine hohe Lebensqualität in der Stadt zu leisten. Mit ihrer Vision, intelligente Mobilität für eine lebenswerte Zukunft in Hamburg zu schaffen, unterstreicht die HOCHBAHN ihre Rolle als wichtiger Mobilitätspartner für die Stadt und richtet ihr tägliches Handeln daran aus. Sie sorgt mit innovativen und nachhaltigen Lösungen für eine intuitive und nutzerorientierte Mobilität für nahezu alle Lebenssituationen.

Ziel ist es, trotz eines weiteren Bevölkerungswachstums in Hamburg, den privaten Pkw-Verkehr zu reduzieren und eine Verlagerung hin zum Umweltverbund (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, ÖPNV) zu erreichen. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll dabei gemäß Hamburg-Takt bei steigender Gesamtverkehrsleistung von 22 % (2017) auf 30 % (bis 2030) steigen. So soll ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen geleistet werden und die Mobilitätswende der Lebensqualität dienen: für saubere Luft, weniger Lärm und eine breite Auswahl an verknüpften Verkehrsmitteln. Dazu hat die HOCHBAHN bereits im Jahr 2019 einen strategischen Paradigmenwechsel vollzogen. Verankert im Klimaplan und im Klimaschutzgesetz der Freien und Hansestadt Hamburg sowie als Instrument der Senatspolitik konzentriert sich die HOCHBAHN nicht nur – wie bisher – auf eine nachfrageorientierte Leistungsentwicklung von Bus, Bahn und Fähre. Vielmehr steht die HOCHBAHN nunmehr auch für einen kundenzentrierten, bedarfs- und angebotsorientierten sowie integrierten ÖPNV inklusive On-Demand- und Sharing-Services mit mehr Service und Qualität für die Hamburgerinnen und Hamburger. Dies dient dem Zielbild, die Klimaneutralität durch eine maximale Attraktivierung des Umweltverbunds zu erreichen und den privaten Pkw-Verkehr obsolet zu machen. Somit hebt der Hamburg-Takt die öffentliche Daseinsvorsorge auf ein neues, klimabewusstes Niveau.

¹ www.hamburg.de/co2-bilanz-hh

1.3 Nachhaltigkeit

Nachhaltige Unternehmensführung

Seit dem Beitritt zum UN Global Compact im Jahr 2017 richtet sich die Unternehmensführung der HOCHBAHN an dessen zehn Prinzipien und den Sustainable Development Goals (SDGs) aus. Zudem ist das Thema Nachhaltigkeit als ein integraler Bestandteil in der Unternehmensstrategie der HOCHBAHN und im Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit auf Vorstandsebene verankert. Darüber hinaus ist die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen Bestandteil der Zielvereinbarungen der Vorstände und Führungskräfte. Im Jahr 2021 wurden Nachhaltigkeitsziele im Kontext einer nachhaltigen Unternehmensführung (Nachhaltigkeitsprogramm) sowie im Zusammenhang mit der Beschaffung von emissionsfreien Bussen und dem Bau der U-Bahn-Linie U5 festgelegt. Des Weiteren bestehen unterschiedliche Formate, um unternehmensweit für Nachhaltigkeit in den Prozessen zu sensibilisieren und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in die Umsetzung zu involvieren.

Um ihre Stakeholder umfassend und transparent über wesentliche Nachhaltigkeitsaktivitäten zu informieren, veröffentlicht die HOCHBAHN seit dem Geschäftsjahr 2020 neben dem Unternehmens- und Nachhaltigkeitsbericht eine GRI-Bilanz nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI). Zusätzlich dient die GRI-Bilanz als Fortschrittsbericht im Rahmen des Global Compact und legt die Abdeckung der Kriterien des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) über einen DNK-Inhaltsindex offen.

Im Fokus der Nachhaltigkeitsstrategie der HOCHBAHN stehen seit 2017 fünf priorisierte SDGs mit besonderer Relevanz für die HOCHBAHN sowie fünf daraus abgeleitete Top-Ziele einer nachhaltigen Entwicklung:

- Positionierung der HOCHBAHN als nachhaltiger Mobilitätsdienstleister
- Emissionen der Geschäftstätigkeit reduzieren,
- Verantwortung übernehmen: lokal und global,
- Ressourcen effizient nutzen und die Umwelt schonen,
- Nachhaltige Innovationen fördern.



Bereits im Jahr 2020 hatte die HOCHBAHN im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse nach GRI-Standards ihre Nachhaltigkeitsstrategie geschärft und 15 für die HOCHBAHN relevante Nachhaltigkeitsthemen nach Geschäftsrelevanz sowie nach Relevanz hinsichtlich der sozialen und ökologischen Auswirkungen bewertet. Dazu wurden sowohl interne als auch externe Stakeholder befragt, darunter Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN sowie ausgewiesene Expertinnen und Experten im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit. Die Ergebnisse der Analyse hatten den bestehenden Ansatz der HOCHBAHN bestätigt, über die Schaffung eines attraktiven Mobilitätsangebots und die damit einhergehende Verkehrsverlagerung sowie über die Reduktion der eigenen Emissionen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ausgehend von dieser Wesentlichkeitsanalyse hat die HOCHBAHN im Berichtsjahr 2021 ein auswirkungsbasiertes Nachhaltigkeitsprogramm entwickelt (Impactprogramm). Die Methodik dieses Programms orientiert sich an den Empfehlungen des UN Global Compacts für die Operationalisierung der Sustainable Development Goals. Die HOCHBAHN hat 2021 an einer globalen Peer Learning Group teilgenommen. Das Impactprogramm operationalisiert die wesentlichen Themen aus Sicht der Stakeholder durch Ziele und Messgrößen (KPIs) und soll zukünftig als internes Instrument für das Monitoring und die Steuerung fungieren und eine Basis für die nachhaltige Unternehmenssteuerung sowie für das Controlling und Reporting sein. In diesem Zusammenhang wurde auch das Thema Business Integration der erforderlichen Datenprozesse im Rahmen des IT-Projekts SAP S/4Hana betrachtet und in Form von Zielbildern spezifiziert.

Um die Top-Ziele der nachhaltigen Entwicklung zu erreichen, setzt die HOCHBAHN auf einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem betriebswirtschaftliche Kenngrößen um ökologische und soziale Kriterien ergänzt werden. So sind im Bereich Einkauf seit dem 1. Mai 2019 die „Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und Geschäftspartner“ verpflichtende Vertragsbestandteile der HOCHBAHN-Beschaffungsvorgänge. Im Jahr 2021 wurde der nachhaltige Beschaffungsansatz der HOCHBAHN bei Ausschreibungen weiterentwickelt, indem neben technischen und kommerziellen Anforderungen auch Nachhaltigkeitsaspekte als vergaberelevante Kriterien berücksichtigt werden. Dies fand unter anderem bei den Ausschreibungen für die E-Bus-Ladetechnik und das IT-Outsourcing Anwendung. Im Zuge der Weiterentwicklung des Beschaffungsansatzes wurden erstmalig auch Auftragsausführungsbedingungen zu Nachhaltigkeitsanforderungen implementiert. So ist beispielsweise der neue Partner des IT-Outsourcings künftig dazu verpflichtet, regelmäßig Transparenz über Treibhausgasemissionen und die Einhaltung sozialer Standards in der Herstellung von IT-Hardware zu schaffen.

In Vorbereitung auf die im Februar 2021 erfolgte Begebung einer „Grünen Anleihe“ hat die HOCHBAHN die dafür gültigen Nachhaltigkeitskriterien festgelegt. Dieses sogenannte Green Bond Framework wurde im Einklang mit den Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) für die Kategorie „Clean Transportation“ erstellt. Der Green Bond der HOCHBAHN dient unter anderem dazu, die Umstellung auf eine emissionsfreie Busflotte, die Modernisierung des bestehenden U-Bahn-Netzes und die Entwicklung von neuen Services mitzufinanzieren. Das Green Bond Framework der HOCHBAHN wurde von dem Institut CICERO Shades of Green im Rahmen einer sogenannten Second Party Opinion überprüft und mit der höchsten Einstufung „Dark Green“ versehen. Darüber hinaus hat CICERO Shades of Green die Nachhaltigkeit in der Governance-Struktur der HOCHBAHN mit „Excellent“ bewertet, der höchsten Einstufung.

Klimaschutz

Mit dem 2019 verabschiedeten Klimaziel „Klimaneutralität 2030“ hat die HOCHBAHN ihren Anspruch sowie den Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens und der CO₂-Reduktionsziele der Stadt Hamburg konkretisiert. Wesentliche Hebel, die direkten (Scope 1) und indirekten (Scope 2) Treibhausgasemissionen bis 2030 auf null zu reduzieren, bestehen in der Beschaffung lokal emissionsfreier Busse und dem Bezug von zertifiziertem Ökostrom. Darüber hinaus werden auch die Emissionen vor- und nachgelagerter Prozesse (Scope 3) analysiert und auf weitere Einsparpotenziale hin überprüft.

Neben der angestrebten Bereitstellung klimaneutraler Mobilität leistet die HOCHBAHN durch die Ausweitung ihres Angebots einen wesentlichen Beitrag dazu, die durch das Mobilitätsverhalten induzierten Treibhausgasemissionen in Hamburg zu senken und so die Mobilitätswende zu unterstützen.

Aufgrund der in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Klimaänderung werden Hamburg und die HOCHBAHN durch Wetterextreme vor neue Herausforderungen gestellt, insbesondere durch eine veränderte Niederschlagsverteilung sowie die Zunahme an Starkniederschlagsereignissen und Hitzeperioden. Als städtisches Unternehmen und Klimapartner der Freien und Hansestadt Hamburg wird die HOCHBAHN sowohl die Risiken und Chancen des Klimawandels als auch die Anpassung an den Klimawandel systematischer in ihre Geschäftsprozesse integrieren.

1.4 Forschung und Entwicklung

Die Umstellung der HOCHBAHN-Busflotte auf elektrische Antriebe erfordert erhebliche Anstrengungen, unter anderem bei der Umsetzung der dafür benötigten elektrischen Infrastruktur und bei deren sicherer Versorgung mit Energie. Beide Aspekte werden von der HOCHBAHN intensiv verfolgt und durch entsprechende wissenschaftliche Aktivitäten flankiert.

So wurde der Ladeinfrastrukturausbau auf dem Busbetriebshof Alsterdorf wissenschaftlich durch die Helmut-Schmidt-Universität begleitet. Das Vorhaben wurde aufgrund der hohen Relevanz für andere Nahverkehrsunternehmen vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert und im September 2021 erfolgreich abgeschlossen. Ergebnisse dieses Vorhabens flossen bereits in eine Vielzahl wissenschaftlicher Publikationen ein.

In Kooperation mit der HOCHBAHN wird in einem weiteren Vorhaben der Helmut-Schmidt-Universität die Notstromversorgung von Busbetriebshöfen mithilfe reversibler Brennstoffzellensysteme untersucht. Dieses Vorhaben ist konzeptionell darauf ausgerichtet, die Stromversorgung auch bei möglichen Ausfällen im Stromverteilnetz sicherzustellen.

Bis Ende September 2021 hat die HOCHBAHN außerdem auf Bundesebene mit zwei Konsortien zur Begleitforschung der in Hamburg betriebenen Batteriebusse kooperiert. Kernthemen waren unter anderem die Energiebedarfe und Verfügbarkeiten der Fahrzeuge in Abhängigkeit von betrieblichen Einsatzprofilen und saisonalen Witterungsbedingungen. Zudem leitete die HOCHBAHN bis Ende 2021 das Förderprojekt des Bundes ReaLLabHH, in dem gemeinsam mit 32 namhaften Projektpartnern in elf Teilprojekten zu verschiedensten Themen geforscht wurde. Zu den Themen gehörten autonomes Fahren, eine Mobilitätsplattform für alle Anbieter, On-Demand-Shuttles im ländlichen Raum, ein Mobilitätsbudget anstelle eines Dienstwagens und innovative Warentransportlösungen.

Im Bereich der Wasserstofftechnologie beteiligt sich die HOCHBAHN am Norddeutschen Reallabor, einem großen Partnerkonsortium aus Industrie und Wissenschaft, das von der Hochschule für angewandte Wissenschaften (HAW) und der hySOLUTIONS GmbH koordiniert und vom Bund gefördert wird. In diesem Vorhaben wird die HOCHBAHN nach derzeitigem Stand fünf geförderte Brennstoffzellenbusse im Linienverkehr einsetzen.

Darüber hinaus hat die HOCHBAHN im Forschungs- und Entwicklungsprojekt HEAT (Hamburg Electric Autonomous Transportation) von 2019 bis 2021 intensiv den Fahrgastbetrieb in automatisiert fahrenden Kleinbussen in der Hafencity erprobt. Im Rahmen dieses im Dezember 2021 beendeten Projekts erfolgten eine wissenschaftliche Evaluation des rechtlichen Rahmens durch das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) und eine begleitende Akzeptanzforschung durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Die HOCHBAHN und ihre Projektpartner sehen in HEAT einen wesentlichen Meilenstein, um technologische Lösungen zur Marktreife zu entwickeln und das autonome Fahren in Zukunft als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV zu etablieren.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Der ÖPNV stand auch im Jahr 2021 unter dem dominierenden Einfluss der Coronavirus-Pandemie. Vergleichsweise niedrige Fahrgastzahlen und Einnahmerückgänge in Milliardenhöhe kennzeichneten die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen. Der vom Bund zur Verfügung gestellte Rettungsschirm zum Ausgleich der finanziellen Belastungen der Kommunen durch die Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen wurde daher auch im Jahr 2021 fortgeführt.

Im zweiten Lockdown Anfang 2021 nutzten weniger als 50 % der sonst üblichen Fahrgäste den ÖPNV. Erste positive Tendenzen waren allerdings im weiteren Jahresverlauf 2021 zu erkennen. Schätzungen zufolge lagen die Fahrgastzahlen zumindest in den Großstädten und Ballungsräumen zum Jahresende 2021 wieder bei etwa 65 % des Vorkrisenniveaus. Wann an die Rekordwerte bei den Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2019 (10,4 Milliarden Fahrgäste) angeknüpft werden kann, ist aktuell aber noch nicht abzusehen. Die lange Dauer der Pandemie und die damit einhergehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens führen zu einer noch immer geringeren Anzahl von Fahrtanlässen. Außerdem ist der Trend hin zu mehr individueller statt geteilter Mobilität nach wie vor sichtbar.

Aus der Zunahme von digitalisierten Arbeitsformen und der Vermeidung größerer Menschenansammlungen haben sich höhere Qualitätsansprüche der Fahrgäste entwickelt, zum Beispiel bei Abständen im Fahrzeug, Hygiene und digitalen Fahrgastinformationen. Auf diese Veränderungen müssen die Verkehrsunternehmen reagieren und dafür zukunftsfähige Lösungen entwickeln.

2.2 Geschäftsverlauf

Auch im Verbundgebiet des hvv hat sich die Coronavirus-Pandemie im Jahr 2021 belastend ausgewirkt. Es wird mit einem Nachfragerückgang von ca. 38 %¹ gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 gerechnet.

Die HOCHBAHN verzeichnete für das Jahr 2021 rund 285,8 Mio.¹ Fahrgäste (inklusive Umsteiger). Dies entspricht ebenfalls einem Rückgang der Nachfrage von 38,1 %¹ gegenüber 2019. Obwohl sich die Fahrgastzahlen vor allem im 2. Halbjahr 2021 trotz der vierten Corona-Infektionswelle sehr positiv entwickelt hatten, blieben sie insgesamt um 8,1 % unter dem Vorjahreswert. Dabei ist im Wesentlichen zu berücksichtigen, dass die Basis wegen der ersten zweieinhalb Monate des Jahres 2020, die noch nicht von der Pandemie betroffen waren, hoch gewesen ist.

Die Verkehrseinnahmen des hvv sind im Jahr 2021 voraussichtlich um 3,8 %¹ gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Vor allem aufgrund der langfristigen Innenstadtbaustelle erwartet die HOCHBAHN für 2021 eine etwas schlechtere Einnahmenentwicklung als die für den hvv insgesamt. Durch vertriebliche und marketingbezogene Maßnahmen konnten jedoch auch erste Erfolge bei der Kundenrückgewinnung erzielt werden. Vergleichbare Aktionen sollen fortgesetzt werden, sodass, ergänzt durch die Tarifaufweitung im Kreis Steinburg, für 2022 mit einer Einnahmesteigerung von 8 % gerechnet wird. Trotz der erheblichen Herausforderungen und Belastungen hat die HOCHBAHN ihr Verkehrsangebot 2021 nicht wesentlich eingeschränkt. Die endgültige Einstellung der SchnellBus-Linien zum Fahrplanwechsel im Dezember konnte wie geplant durch die Ausweitung der XpressBus-Linien kompensiert werden. Größere Einschränkungen bei der U-Bahn ergaben sich lediglich als Folge der langfristigen Innenstadtbaustelle auf der Linie U3. Die HOCHBAHN hat 2021 mit den Bauarbeiten zur Verlängerung der Linie U4 in die Horner Geest begonnen. Die Planungen und vorbereitenden Maßnahmen zum Neubau der Linie U5 wurden planmäßig fortgeführt. Der Fahrzeugbestand wurde durch den regelmäßigen Zugang von neuen U-Bahnen der Serie DT5 und von innovativen Batteriebussen verbessert. Die Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse wurde durch die Erweiterung der Ladeinfrastruktur, den Ausbau von bestehenden und der Planung und Vorbereitung neuer Betriebshöfe vorangetrieben.

Zusammenfassend spiegeln die nachfolgenden Tabellen die Entwicklung zentraler, nichtfinanzieller leistungsbezogener Indikatoren der HOCHBAHN wider:

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2021 ¹	2020 ²	2019 ²
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	146.807	163.895	250.221
Bus	138.965	147.142	211.715
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	285.772	311.037	461.936
Gesamtanzahl Unternehmen ³	242.905	264.381	392.646
Nutzplatzkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	9.093.963	9.198.359	8.933.221
Bus	4.502.249	4.396.167	4.131.658
Gesamtanzahl Unternehmen	13.596.212	13.594.526	13.064.878
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	876.438	978.453	1.493.822
Bus	432.327	457.767	658.657
Gesamtanzahl Unternehmen	1.308.765	1.436.220	2.152.479

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

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

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2021	2020	2019
Nutzwagenkilometer ² (in Tausend)	97.283	98.020	94.915
Nutzplatzkilometer ^{1, 2} (in Millionen)	9.094	9.198	8.933
Streckenlänge ² (km)	105,8	105,8	105,8
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ²	93	93	93
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ²	33,8 ³⁾	33,1	33,1

¹ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

² Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Nachfragestärkste Linie U1: 35,4 km/h

¹ Vorläufige Angaben

Der leichte Rückgang der Nutzwagenkilometer im U-Bahn-Bereich um 0,8 % im Jahr 2021 ist im Wesentlichen auf Streckensperrungen im Rahmen der Bautätigkeiten an der Linie U3 Mönckebergstraße/Rathaus zurückzuführen.

Der Planwert der Nutzwagenkilometer für 2021 von 100.691 Mio. km wurde um 3,4 % unterschritten.

Für das Jahr 2022 sind aufgrund der Coronavirus-Pandemie keine weiteren Angebotsausweitungen vorgesehen. Für den U-Bahn-Bereich wird ein weiterer Rückgang der Nutzwagenkilometer um 1,3 % erwartet, der vorwiegend auf die Baustelle „Brücken Alstertal“ zurückzuführen ist.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2021	2020	2019
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	55.972	54.194	51.643
Nutzplatzkilometer ¹ (in Millionen)	4.502	4.396	4.132
Streckenlänge ² (km)	956,2	944,1	964,0
Anzahl der Linien ²	116	119	114
Anzahl der Haltestellen	1.452	1.425	1.402
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,8	18,8	18,7

¹ Stehplätze mit je 0,25 m² berechnet

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

Die Betriebsleistung im Bus-Bereich gemessen in Nutzwagenkilometern ist im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahreswert um 3,3 % gestiegen. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus den Vollausswirkungen von Leistungserweiterungen, die erst im 2. Halbjahr 2020 umgesetzt wurden. Der Planwert für 2021 von 56.009 km wurde lediglich um 0,1 % unterschritten.

Für das Jahr 2022 sind keine weiteren Angebotsausweitungen geplant und es wird mit einer Bus-Gesamtleistung in Nutzwagenkilometern leicht über dem Niveau des Jahres 2021 gerechnet (+0,5 %).

Die Entwicklung wichtiger nichtfinanzieller nachhaltigkeitsbezogener Leistungsindikatoren stellt sich wie folgt dar:

Effizienz der Antriebsenergien und ihre CO₂-Emissionen

U-Bahn	2021 ¹	2020 ²	2019 ³	Veränderung ggü. 2020	
				absolut	%
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ⁴	0,01263	0,01211	0,01268	0,00052	4,3 %
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{4, 5, 6}	0,00	0,00	0,00	0,00000	
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ⁴	0,13101	0,11384	0,07584	0,01718	15,1 %
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{4, 5, 6}	0,00	0,00	0,00	0,00000	
Bus⁷					
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ^{4, 8}	0,06113	0,06123	0,06550	-0,00010	-0,2 %
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{4, 5, 6, 8}	14,75	14,92	16,07	-0,16558	-1,1 %
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ^{4, 8}	0,63662	0,58802	0,41089	0,04859	8,3 %
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{4, 5, 6, 8}	153,61	143,25	100,81	10,35707	7,2 %

¹ Vorläufige Zahlen

² Vorläufige, aktualisierte Zahlen

³ Aktualisierte Personenkilometer-Werte

⁴ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

⁵ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes. Zur Verfügung gestellt durch Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Stand: November 2021.

⁶ Ab dem Berichtsjahr 2019 wurde unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahr- bzw. Ladestrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens 6 Jahren mit dem Emissionsfaktor von 0 g CO₂ pro kWh berechnet (markbasierter Ansatz).

Unter Anwendung regionaler Emissionsfaktoren (standortbasierter Ansatz) lagen die spezifischen CO₂-Emissionen der U-Bahn-Verkehre im Jahr 2021 bei 4,9 g pro Nutzplatzkilometer und 51,1 g pro Personenkilometer. Auf die Bus-Verkehre entfielen 15,2 g pro Nutzplatzkilometer und 158,4 g pro Personenkilometer.

⁷ Basis Fahrplandaten der Konzession der HOCHBAHN

⁸ Summe aus Diesel, Ladestrom und Wasserstoff inklusive Jasper und SBG

Im U-Bahn-Betrieb war die Nachfrage 2021 erneut rückläufig, wenn auch mit einem Minus von 10,4 % nicht so stark wie im ersten Pandemiejahr 2020, als ein Rückgang von 35,5 % verzeichnet wurde. Dennoch wurde das Angebot in nahezu konstanter Höhe aufrechterhalten. Damit stieg der spezifische Fahrstromverbrauch bezogen auf das in Nutzplatzkilometern gemessene Angebot um 4,3 %, bezogen

auf die in Personenkilometer gemessene Nachfrage um 15,1 %. Folgende Ursachen kommen dafür in Betracht: Erstens eine Zunahme des Heizenergiebedarfs aufgrund der gegenüber den beiden Vorjahren um 1,1 °C bzw. 1,0 °C (2019) gesunkenen mittleren Jahrestemperatur sowie durch vorbeugende Infektionsschutzmaßnahmen. Im Zeitraum von August 2020 bis Mai 2021 wurden alle Türen an allen Haltestellen zentral geöffnet. Mit dem verbesserten Luftaustausch in den Fahrgasträumen kühlten diese auch stärker aus als üblich. Zweitens nahm die mittlere Reisegeschwindigkeit um 2,1 % zu. Wie schon im Vorjahr wurden durch den fortgeführten ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms CO₂-Emissionen vermieden.

Das Angebot der Bus-Verkehre (gemessen in Nutzplatzkilometern) ist im Berichtsjahr leicht um 2,4 % gewachsen. Im Vergleich zum Vorjahresbestand nahm die Anzahl der Elektrobusse um 60 Fahrzeuge zu. Damit hat sich die Gesamtmenge des Ladestroms der Busflotte fast verdoppelt. Der Anteil liegt nun bei 1,9 % des Gesamtantriebsenergieverbrauchs der Busflotte. Durch den zunehmenden Einsatz energieeffi-

zienter Batterieantriebe in der Busflotte konnte der angebotsbezogene Energieverbrauch sogar leicht um 0,2 % reduziert werden. Bei der um 5,6 % geringeren Nachfrage (gemessen in Personenkilometern) stieg der nachfragebezogene Energieverbrauch jedoch um 8,3 %.

Wird die Entwicklung der Energieverbrauchswerte mit der Entwicklung der CO₂-Emissionen der Busflotte verglichen, sind ähnliche Trends festzustellen. Pro Nutzplatzkilometer nahmen die spezifischen CO₂-Emissionen um 1,1 % ab, während sie bezogen auf die Personenkilometer um 7,2 % stiegen. Durch den fortschreitenden Antriebswechsel liegen die CO₂-Trendwerte allerdings niedriger als die Energieeffizienztrends. Bis zum Jahresende 2022 ist vorgesehen, den Gesamtbestand an Elektrobussen auf über 160 Fahrzeuge zu erhöhen und für diese weiterhin zertifizierten Ökostrom zu beziehen. In gleicher Weise wie beim U-Bahn-System werden durch den ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms lokale CO₂-Emissionen für diesen Teil der Busantriebe vermieden.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2021		2020		2019	
		Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
Typ	Baujahre						
DT1 ¹	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	2	1	2	1
DT3	1968–71	39	13	90	30	90	30
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2021	444	148	363	121	327	109
Gesamtbestand ²	Anzahl	995	291	965	281	929	269
	Plätze ³	90.260		88.119		85.239	
Betriebsfähiger Bestand		968	282	894	257	902	259

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

² Inklusive 2 Fahrzeuge (acht Wagen) der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

Busse	2021	2020	2019
Stadt- u. Schnellbusse ¹	581	617	622
Gelenkbusse ¹	295	314	301
Großraumgelenkbusse ¹	93	93	90
Diesehybrid-Gelenkbusse ¹	20	20	20
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹	12	2	2
Brennstoffzellen-/Hybrid-/ Plug-in-Busse ¹	23	25	25
Batteriebusse ¹	82	36	30
Gesamtbestand			
Anzahl ²	1.106	1.107	1.090
Plätze ²	91.025	91.583	89.654

¹ Niederflrbusse

² Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN sind im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um 19,6 Mio. € auf 351,1 Mio. € gesunken. Dies ist zum einen auf den Rückgang der Fahrgastzahlen 2021 im Vergleich zum Vorjahr und einem damit verbundenen Rückgang der Verbundeinnahmen um 3,8 % von 686,4 Mio. € auf 660,4 Mio. € zurückzuführen. Zum anderen wird erwartet, dass sich aufgrund der Baustelle U3 Ring Süd der im Rahmen der Endabrechnung der Einnahmeaufteilung durch den hvv für das Jahr 2020 für die HOCHBAHN ermittelte Anteilssatz von 49,43 % auf letztlich 48,08 % reduzieren wird. Aus beiden Effekten zusammen resultiert für die HOCHBAHN ein Rückgang der hvv Pool-Einnahmen in Höhe von 18,0 Mio. €. Die Erhöhung der hvv Tarife zum 1. Januar 2021 um durchschnittlich 1,4 % führte dagegen zu Mehreinnahmen, allerdings nur in vergleichsweise geringfügigem Ausmaß.

Die Erlöse aus der Weiterberechnung von Fahrzeug-, Personal- und Sachkosten sind im Vorjahresvergleich um 4,4 Mio. € auf 68,2 Mio. € gestiegen. Die wesentlichen Ursachen hierfür waren gestiegene Weiterberechnungen an die Tochtergesellschaft FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG) für Versicherungen und Aufprallschäden (+1,1 Mio. €) sowie Weiterberechnungen an den hvv von Vertriebsleistungen für den Verkehrsverbund (+1,1 Mio. €).

Die aktivierten Eigenleistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 33,3 Mio. € und lagen damit um 4,0 Mio. € über dem Vorjahreswert. Hauptursächlich hierfür waren die umfangreichen Arbeiten im Zuge des Projekts U3 Ring Süd.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 20,2 Mio. € auf 153,0 Mio. € gestiegen. Das ist vor allem auf die Zunahme erhaltener Zuschüsse um 7,5 Mio. € auf 135,7 Mio. € zurückzuführen. Neben projektbezogenen Zuschüssen, beispielsweise für Planungsleistungen der U-Bahn-Netzerweiterung, erhielt die HOCHBAHN sogenannte Corona-Billigkeitsleistungen des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg für das Jahr 2021 in Höhe von 101,9 Mio. € zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch der Coronavirus-Pandemie. Darüber hinaus resultierte der Anstieg aus der Auflösung von Rückstellungen (9,1 Mio. €) sowie aus Anpassungen von Wertberichtigungen auf Forderungen (5,3 Mio. €).

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2021 um 4,8 Mio. € auf 625,2 Mio. €.

Der Materialaufwand ist im Vorjahresvergleich um 33,0 Mio. € auf 273,8 Mio. € gestiegen. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen die für Gebäude und Grundstücke bezogenen Fremdleistungen für Infrastrukturmaßnahmen (+17,1 Mio. €), gestiegene Dieselposten (+5,9 Mio. €), erhöhte EDV-Kosten (+5,2 Mio. €) sowie Kostensteigerungen aus dem Bus-Full-Service-Vertrag mit der FFG (+3,9 Mio. €).

Die Personalaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahresniveau mit 330,0 Mio. € nahezu konstant geblieben (Vorjahr 328,8 Mio. €). Geringeren Kosten für Beiträge zur Berufsgenossenschaft (-4,0 Mio. €) standen gestiegene Personalkosten aufgrund von tariflich vereinbarten Entgeltsteigerungen gegenüber.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahreswert um 8,1 Mio. € auf 101,4 Mio. € gestiegen. Ursächlich hierfür waren vor allem erhöhte Abschreibungen für E-Busse (+1,3 Mio. €) und DT5-Fahrzeuge (+1,2 Mio. €) sowie höhere Abschreibungen im Zusammenhang mit dem Neubau der U-Bahn-Werkstatt Billstedt (+1,2 Mio. €), der Beschaffung von Self-Service-Terminals (+0,6 Mio. €) und der Elektrifizierung von Busbetriebshöfen (+0,4 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Jahr 2021 um 2,6 Mio. € auf 56,8 Mio. € leicht gestiegen. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf erhöhte Werbekosten im Zusammenhang mit dem neuen Marktauftritt des hvv und hvv switch (jeweils 0,8 Mio. €) sowie auf Provisionen für den Green Bond (1,4 Mio. €).

Die operative Ertragskraft der HOCHBAHN war im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen)

ist um 30,8 Mio. € auf -28,7 Mio. € gesunken. Der Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 37,1 Mio. € auf 150,5 Mio. €. Dies beruht vor allem auf dem Rückgang der hvv Pool-Einnahmen aufgrund des coronabedingten Fahrgastrückgangs sowie auf dem erwarteten Rückgang des Anteilsatzes der HOCHBAHN an den Verbundeinnahmen. Hinzu kamen höhere Dieselkosten infolge gestiegener Beschaffungspreise sowie gestiegene Abschreibungen, unter anderem durch die Investitionen in die Fahrzeugflotte sowie deren Elektrifizierung.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN lag im Jahr 2021 mit 80,8 % um 3,9 Prozentpunkte unter dem entsprechenden Vorjahreswert (84,7 %).

Zusammenfassend stellen sich die zentralen finanziellen ertragsbezogenen Leistungsindikatoren wie folgt dar:

Mio. €, %	Budget 2021	2021	2020	2019
EBITDA	-75,3	-28,7	2,1	39,5
Jahresfehlbetrag	206,0	150,5	113,4	68,8
Kostendeckungsgrad	75,3	80,8	84,7	90,1

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2021 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2021	80,6 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-138,1 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-249,7 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	545,0 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2021	237,8 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2021 bestand aus liquiden Mitteln.

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht aus Mitteln der Innenfinanzierung aufgebracht werden kann, grundsätzlich durch langfristiges Fremdkapital gedeckt. Zur Finanzierung von Investitionen hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit

im Jahr 2021 einen Green Bond in Höhe von 500,0 Mio. € mit einer Laufzeit bis Ende 2031 begeben. Es wurden keine weiteren Kreditverbindlichkeiten im Jahr 2021 aufgebaut.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 954,1 Mio. €. Damit ergibt sich ein Rückgang gegenüber dem Vorjahresniveau um 97,0 Mio. € beziehungsweise 9,2 %. Der HOCHBAHN standen zugesagte Kreditlinien inländischer Banken in einem Gesamtvolumen von 8,0 Mio. € zur Verfügung. Die Kreditlinien sind im Rahmen der allgemeinen Geschäftstätigkeit frei verwendbar und wurden in Höhe von 4,45 Mio. € in Anspruch genommen. Kurzfristig fällig sind 132,5 Mio. € der Kreditverbindlichkeiten. Die Höhe der langfristigen Kreditverbindlichkeiten betrug zum Berichtsjahresende 362,4 Mio. €.

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

Die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN war im Jahr 2021 jederzeit gewährleistet.

Da sich die HOCHBAHN über die HGV vollständig im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg befindet, stellen die Kontrollbefugnisse der Freien und Hansestadt Hamburg zusammen mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der HGV und der HOCHBAHN hinreichende Sicherheiten für Fremdkapitalgeber dar, um auch zukünftige Finanzbedarfe am Kapitalmarkt zu decken.

Investitionen

Die HOCHBAHN hat im Geschäftsjahr 2021 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 327,5 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 77,0 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einem Volumen von 252,2 Mio. € wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 110,6 Mio. €, auf Maßnahmen für den U-Bahn-Neubau (Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest, Linie U5 Ost) 41,3 Mio. €, auf Baumaßnahmen für die Linie U3 auf ihrem Südring 28,9 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 17,2 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 12,1 Mio. €, auf den Ersatz der Kommunikationstechnik 6,4 Mio. €, auf die Erneuerung der U1-Stellwerke 4,2 Mio. €, auf die Optimierung des Signalsystems 2,2 Mio. €, auf den Neubau der U-Bahn-Werkstatt Billstedt 1,9 Mio. €, auf den Fahrtreppenersatz 1,9 Mio. € sowie auf

den Neubau der Hallen 1/2c auf dem Betriebshof Barmbek 1,4 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 64,8 Mio. € investiert, davon 47,7 Mio. € für Busbeschaffungen, 9,7 Mio. € im Rahmen der Elektrifizierung von Busbetriebshöfen sowie 1,1 Mio. € für den Neubau des Betriebshofes Alsterdorf.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 8,3 Mio. € investiert, unter anderem 3,0 Mio. € in die Beschaffung von Fahrkartenautomaten, 1,4 Mio. € in die Beschaffung von (Standard-)Hard- und Software, 0,9 Mio. € in die Neugestaltung von Servicestellen sowie 0,8 Mio. € in die Beschaffung von SAP-Lizenzen.

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen den Kauf von Geldmarktfondsanteilen in Höhe von 2,2 Mio. €, die der Finanzierung von Altersteilzeit- und Arbeitszeitlangzeitguthaben dienen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2021 Mio. €	2021 Anteil %	2020 Mio. €	2019 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
DT5	110,6	33,7	63,8	75,9
U-Bahn-Neubau U4	29,4	9,0	11,1	8,0
U-Bahn-Neubau U5	11,9	3,6	7,7	1,3
Haltestelle Oldenfelde	0,8	0,3	2,4	8,4
U-Bahn-Werkstatt Billstedt	1,9	0,6	6,8	11,9
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	97,6	29,8	82,6	106,9
Zwischensumme U-Bahn	252,2	77,0	174,4	212,4
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	64,8	19,8	41,5	105,9
Zwischensumme Bus	64,8	19,8	41,5	105,9
Gemeinsame Anlagen	8,3	2,5	6,9	4,5
Finanzanlagen	2,2	0,7	1,6	1,3
Gesamtinvestitionen	327,5	100,0	224,4	324,1

Für das Jahr 2022 wird gemäß aktuellem Wirtschaftsplan mit einem Anstieg der Investitionen auf etwa 607 Mio. € gerechnet. Der Schwerpunkt liegt hier vor allem in der Beschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen und Bussen.

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahresende um 386,8 Mio.€ und damit um 22,7 % auf 2.087,8 Mio.€ erhöht. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Investitionen ins Sachanlagevermögen sowie der zum Stichtag im übrigen Umlaufvermögen ausgewiesene Anteil des aufgenommenen Green Bonds, der noch nicht investiert wurde. Parallel dazu haben sich auf der Passivseite der Bilanz die Verbindlichkeiten gegenüber

verbundenen Unternehmen aufgrund der Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns erhöht.

Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag unverändert 167,4 Mio.€. Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote im Vergleich zum Vorjahreswert um 1,8 Prozentpunkte auf 8,0% gesunken.

	2021 Mio. €	2021 Anteil %	2020 Mio. €	2020 Anteil %
Aktiva				
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	1.496,6	71,7	1.349,3	79,3
Finanzanlagen	151,7	7,3	149,5	8,8
Vorräte	33,2	1,6	27,2	1,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20,1	1,0	16,9	1,0
Flüssige Mittel	7,8	0,4	80,6	4,7
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	378,4	18,1	77,5	4,6
Summe Aktiva	2.087,8	100,0	1.701,0	100,0
	2021 Mio. €	2021 Anteil %	2020 Mio. €	2020 Anteil %
Passiva				
Eigenkapital	167,4	8,0	167,4	9,8
Pensionsrückstellungen	80,5	3,9	84,9	5,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	954,1	45,7	1.051,1	61,8
Anleihen	500,5	24,0	0	0
Übrige Rückstellungen	101,3	4,8	117,7	6,9
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	72,8	3,5	35,0	2,1
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	211,2	10,1	244,9	14,4
Summe Passiva	2.087,8	100,0	1.701,0	100,0

2.4 Gesamtaussage

Angesichts der pandemiebedingt herausfordernden und volatilen Gesamtlage wird der Geschäftsverlauf 2021 als günstig bewertet. Das im Vorjahr prognostizierte Gesamtergebnis (Jahresfehlbetrag 206,0 Mio. €) wurde dank des vereinnahmten Rettungsschirms sowie durch diverse Kosteneinsparungen um 55,5 Mio. € übererfüllt. Gleichzeitig konnten zentrale Projekte zur Erreichung der Mobilitätswende erfolgreich umgesetzt bzw. fortgeführt werden.

2.5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahresende um 24 Beschäftigte gesunken.

	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
Vollzeitkräfte	5.469	5.560	5.395
Teilzeitkräfte	656	604	546
Vorstände	4	4	4
Auszubildende	155	140	129
Mitarbeitende gesamt	6.284	6.308	6.074

Tarifabschluss

Nach den bereits tarifierten Ergebnissen setzten die Tarifvertragsparteien im Jahr 2021, als letzten Schritt in der Umsetzung des Schlichtungsergebnisses vom 8. Dezember 2020, die verbliebenen Verhandlungsverpflichtungen aus der Schlichtungsempfehlung um. Diese umfassen unter anderem weitere Belastungsreduzierungen insbesondere zur täglichen Höchstarbeitszeit und zu Rüstzeiten.

Zudem haben sich die Tarifvertragsparteien auf ein neues Entgeltssystem für die technisch-gewerblichen Beschäftigten geeinigt. Die Überleitung erfolgt im 1. Quartal 2022, rückwirkend zum 1. Januar 2022. Die Umsetzung erfolgt in zwei Stufen in den Jahren 2022 und 2023.

Ferner einigten sich die Tarifparteien für den Fahrdienst im Busbereich darauf, dass an Sonnabenden und Sonntagen keine geteilten Dienste zu leisten sind und stellten klar, dass den Mitarbeitenden notwendige Weiterbildungen im Fahrdienst (BKrFQG) weiterhin kostenfrei während der regulären Arbeitszeit zur Verfügung gestellt werden.

Die Verhandlungen konnten am 17. Dezember 2021 erfolgreich abgeschlossen werden.

Regelung der Kurzarbeit (TV COVID)

Die Laufzeit des Tarifvertrags zur Regelung der Kurzarbeit bei der Hamburger Hochbahn AG (TV COVID) wurde bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.

Berufsausbildung / Duales Studium

Im Jahr 2021 hat die HOCHBAHN durchschnittlich 135 Auszubildende und dual Studierende in 19 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen ausgebildet – darunter auch neun Auszubildende in Teilzeit. Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden betrug 25 %. Der Frauenanteil im technisch-gewerblichen Bereich lag bei 13,3 %.

Zum Herbst 2021 wurde das Angebot an dualen Studiengängen um die Fachrichtungen Ingenieurwesen Gebäudetechnik an der Fachhochschule hs21 Buxtehude und Wirtschaftsingenieurwesen mit der Fachrichtung Logistik und Mobilität an der Technischen Universität Hamburg (TUHH) ergänzt. Zudem begann die Ausbildung im neuen Berufsbild Elektroniker*in für Informations- und Systemtechnik für zwei Auszubildende mit der fachlichen Ausbildung an der Heinrich-Büsing-Berufsschule in Braunschweig.

Von 36 Absolventinnen und Absolventen im Jahr 2021 wurden insgesamt 31 (86 %) Auszubildende und dual Studierende nach ihrer Ausbildung übernommen. Unter den Absolventinnen und Absolventen wurden zwei als Beste des Jahrgangs von der Handelskammer Hamburg in ihrem Ausbildungsberuf Elektroniker*in für Betriebstechnik und Kaufleute für Verkehrsservice geehrt. Der Ausbildungsgang Kaufleute für Verkehrsservice ist damit zugleich ausgelaufen und wurde vollumfänglich von dem Berufsbild Kaufleute für Dialogmarketing abgelöst.

Zum weiteren Ausbau des digitalen Arbeitens und Lernens wurde in Kooperation mit dem Hamburger Ausbildungszentrum e. V. das fachliche digitale Lernportal der Firma Vocanto für die technisch-gewerbliche Ausbildung eingesetzt. Dieses soll bei der Vor- und Nachbereitung theoretischer Lerninhalte eine interaktive Unterstützung bieten sowie eine Verknüpfung im dualen System zwischen den Ausbildungsinstitutionen ermöglichen. Im Mai wurde das erste digitale Innovation Camp mit dem Thema Werte & Generationen durchgeführt. Die Ausbildungsjahrgänge 2020 und 2019 haben interaktive Übungen gemeinsame auf virtuellen Boards an zwei Tagen bearbeitet und sich mit der Ausbildung der Zukunft beschäftigt. Zudem wurde im Sommer 2021 das Onboarding des neuen Ausbildungsjahrgangs 2021 weitestgehend im digitalen Format durchgeführt.

Weiterbildung

Der Fachbereich Personalentwicklung (BP3) hat in der Zeit der Coronavirus-Pandemie die Digitalisierung der HOCHBAHN-Weiterbildung weiter vorangetrieben. So wurden im Berichtsjahr 80 % der gut 440 von BP3 verantworteten internen Seminare und Entwicklungsmaßnahmen online durchgeführt. Ebenfalls ausgeweitet wurde das E-Learning-Angebot mit der Bereitstellung von zehn weiteren webbasierten Trainings zu Methoden- und Fachwissen im HOCHBAHN-Lernportal. In Kooperation mit der VDV-Akademie, der Bildungseinrichtung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, und der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) wurde dabei das bundesweit erste umfassende E-Learning zum Thema Psychologische Erste Hilfe fertiggestellt.

Integration von Flüchtlingen

Seit dem erfolgreichen Start des Flüchtlingsprojekts in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017 hat die HOCHBAHN bis zum 31. Dezember 2021 insgesamt 79 der bislang 140 am Ausbildungsprogramm beteiligten Einwanderinnen und Einwanderer als Busfahrerinnen und Busfahrer übernommen. Im Jahr 2021 wurde ein Ausbildungslehrgang mit 13 Teilnehmenden gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch für das Jahr 2022 vorgesehen.

Diversity

Generationen-Management

Im Jahr 2021 wurde die Grundlage für ein strukturiertes Generationen-Management gelegt. Dazu erfolgte zunächst eine Bestandsaufnahme, im Rahmen derer die verschiedenen Bereiche der HOCHBAHN Auskunft darüber gaben, inwieweit sie das Thema Generationen bereits in ihre Arbeit integrieren. Darüber hinaus wurden drei Workshops mit Mitarbeitenden der Altersgruppen 50+, 55+ und 60+ durchgeführt, in denen die Mitarbeitenden erklärten, ob das Thema Alter einen Einfluss auf ihre Tätigkeit hat. Basierend auf den Erkenntnissen aus der Bestandsaufnahme und den Workshops wird entschieden, welche vorrangigen Ziele für das Generationen-Management gesetzt werden.

AGG-Prozess

Im Berichtsjahr wurde zunächst ein formalisierter Beschwerdeprozess gemäß §13 Abs. 1 AGG (Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz) definiert, um auf Diskriminierungs- und Benachteiligungsfälle zu reagieren. Dieser Entwurf wird in einem nächsten Schritt im Jahr 2022 mit dem Betriebsrat verhandelt und soll in eine Betriebsvereinbarung münden.

Mentoring-Programm

Für den Piloten des Mentoring-Programms wurden die ersten acht Paare bestehend aus Mentorin bzw. Mentor und Mentee zusammengestellt. Grundlage für die Passung waren jeweils die genannten Wertvorstellungen und Kompetenzen. In beiden Kategorien wurde auf eine ausreichende Übereinstimmung geachtet. Die gemeinsame Mentoring-Arbeit der Paare wird 2022 beginnen.

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 die Privatnutzung von Firmenwagen sowie vergünstigte Fahrten von Ehegatten und Kindern.

Die variable Vergütung wird erfolgsabhängig gewährt, deren Komponenten werden vom Aufsichtsrat festgelegt. Jährlich werden leistungsorientierte variable Vergütungsvereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern geschlossen.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Die andauernde Coronavirus-Pandemie führt zu gravierenden Änderungen der Rahmenbedingungen. Die Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2022 sind noch nicht quantifizierbar. Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 16. Dezember 2021 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2022.

Der Schwerpunkt der umfangreichen Investitionen im Jahr 2022 wird im Ausbau der Infrastruktur liegen. In enger Abstimmung mit der Stadt Hamburg und dem hvv sollen der Hamburg-Takt weiter ausgebaut, das Angebot hvv switch ausgeweitet und der Online-Vertrieb verstärkt werden. Die Projekte der U4-Verlängerung und der Neubau der Linie U5, die turnusmäßige Instandhaltung an Streckennetz, Brücken und Tunneln sowie der Ausbau und die Erweiterung von Betriebshöfen sollen planmäßig fortgeführt werden.

Die HOCHBAHN geht für das Jahr 2022 von einer verbesserten mittleren Nachfrageentwicklung gegenüber dem Jahr 2021 aus. Aktuell wird erwartet, dass ein Niveau von 80 % der Nachfrage des Vor-Corona-Jahres 2019 erreicht werden kann. Die tatsächliche Nachfrageentwicklung unter dem Einfluss der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie ist jedoch ungewiss. Unterschiedliche Faktoren wirken dabei auf die Nachfrageentwicklung. Hierzu zählen unter anderem Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch die stärkere Nutzung von Homeoffice oder weniger Fahrten im Freizeitverkehr als Folge von gegebenenfalls weiterhin eingeschränkten Sport-, Freizeit- und Kulturveranstaltungen. Die HOCHBAHN hält diese Schätzungen und Annahmen aus heutiger Sicht für angemessen. Allerdings kann die tatsächliche Nachfrage der HOCHBAHN im Jahr 2022 erheblich davon abweichen.

Hamburg-Takt: Mobilitätswende erfordert Ausbau von Businfrastruktur und On-Demand-Verkehren

Ziel des Hamburg-Takts ist es, dass die Menschen in Hamburg auf ihren privaten Pkw verzichten und im Sinne des Hamburger Klimaplanes klimaneutral, ressourcenschonend und zum Wohle der Menschen in der Stadt auch platzsparend von A nach B kommen. Nach den ersten drei großen Angebotsoffensiven im Zeitraum 2018 bis 2021 im Hamburger ÖPNV ist es nun erforderlich, für weitere Angebots-offensiven ab Mitte der 20er Jahre die Infrastruktur entsprechend

auszubauen. Die Umrüstung der Busbetriebshöfe auf Elektromobilität erfordert zusätzlichen Platz für die Ladeinfrastruktur, sodass allein für die Bestandsflotte ein Ausbau der Businfrastruktur notwendig ist. Mit der Ausweitung des Angebots und der damit einhergehenden Vergrößerung der Busflotte sind zudem zusätzliche Betriebshöfe in der Stadt erforderlich. Bereits Mitte der 20er Jahre wird deshalb der neue Betriebshof Meiendorf eingeweiht. Parallel laufen derzeit die Planungen für den Busbetriebshof Veddel.

Mit Blick auf die Mobilitätswende wird gemeinsam mit der Stadt untersucht, wie der Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes ausgebaut werden kann. Einigkeit besteht darin, dass sowohl Busspuren als auch die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen zugunsten des ÖPNV wesentliche verkehrspolitische Maßnahmen für die Leistungsfähigkeit im Bus-Verkehr sind, um das Ziel des Hamburg-Takts zu realisieren.

Um noch mehr Menschen in Hamburg für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen, werden zusätzliche Angebote benötigt, die nah am Komfort und an der Flexibilität des eigenen Pkw liegen. Die Ankündigung von MOIA, ab Mitte der 20er Jahre autonome On-Demand-Shuttles in Hamburg fahren zu lassen, sowie der erfolgreiche Pilot von ioki in Hamburg, ebenfalls ein On-Demand-Shuttle-Angebot, sind dafür wichtige Bausteine. Die HOCHBAHN forciert das Engagement nun durch eine enge Kooperation mit MOIA. Gemeinsam sollen konkrete Vorschläge zur Umsetzung des Hamburg-Takts bis 2030 erarbeitet werden und On-Demand-Verkehre in das öffentliche Mobilitätsangebot integriert werden, sodass die Menschen überall in Hamburg binnen fünf Minuten ein Mobilitätsangebot erreichen können.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Ein besonderes Anliegen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN ist es, mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Im Jahr 2011 wurde daher ein Programm zum beschleunigten Ausbau durch die Freie und Hansestadt Hamburg initiiert. Im Zuge dieses Programms wurden bis Ende 2019 bereits 40 U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Zum Jahreswechsel 2021/2022 sind 84 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut. Der Ausbaugrad beträgt somit 90 %.

Derzeit befinden sich mit den Haltestellen Mönckebergstraße und Rathaus zwei Haltestellen im barrierefreien Um- bzw. Ausbau. Seit Ende Januar 2021 erfolgen im Rahmen einer rund 14-monatigen Betriebsunterbrechung der U-Bahn-Linie U3 die Umbauarbeiten an den Bahnsteigen. Die barrierefreie Inbetriebnahme dieser beiden Haltestellen ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

Für die Haltestelle Meißberg wurde der Antrag auf Plangenehmigung bei der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) im Juli 2021 eingereicht. Der Förderbescheid für die Bauausführung liegt vor und der Baubeginn wurde auf Anfang 2023 terminiert.

Für die Haltestellen Alsterdorf und Hudtwalckerstraße laufen die Plangenehmigungsverfahren. Die Förderbescheide für die Bauausführung liegen ebenfalls vor. Der Baubeginn ist im Frühjahr 2022 gestartet. Die Baumaßnahmen an den Bahnsteigen sollen im Rahmen einer mehrwöchigen Betriebsunterbrechung im Sommer 2022 erfolgen.

Für die Haltestellen Saarlandstraße und Sierichstraße liegen die Förderbescheide für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vor. Derzeit werden die Entwurfsplanungen erstellt. Der Baubeginn ist für 2024 geplant.

Netzentwicklung U-Bahn

Ziel Hamburgs ist es, den ÖPNV im Sinne des kundenorientierten, bedarfs- und angebotsorientierten Konzepts künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Zum Jahreswechsel 2021/2022 waren die folgenden Netzerweiterungsmaßnahmen für die U-Bahn in Bearbeitung:

- Bau einer neuen U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße
- Verlängerung der Linie U4 zum Grasbrook
- Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest
- Bau einer neuen Linie U5 von Bramfeld bis zu den Arenen im Volkspark

Für den Bau der neuen U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße auf dem östlichen Linienast der U-Bahn-Linie U3 zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße wurde der Förderantrag für die Planungsmittel der Grundlagenermittlung sowie die Vor- und Entwurfsplanung bewilligt. Entsprechende Aufträge wurden vergeben. Die Grundlagenermittlungen und die Vorentwurfsplanung sind mittlerweile abgeschlossen, eine Vorzugsvariante wurde festgelegt. Ende Oktober 2021 hat eine zweite Bürgerbeteiligungsveranstaltung coronabedingt als Onlineformat stattgefunden. Die Ergebnisse der Vorentwurfsplanung sowie die Vorzugsvariante wurden vorgestellt und diskutiert.

Für das Projekt Verlängerung der Linie U4 auf den Grasbrook hat die HOCHBAHN im April 2020 einen Zuwendungsbescheid über 4,4 Mio. € für Planungsleistungen bis zur Vorplanung erhalten. Aufgrund der städtebaulich herausragenden Bedeutung der geplanten Trasse wird ein vorlaufender Realisierungswettbewerb für Ingenieure und Architekten durchgeführt. Ziel des Wettbewerbs ist die Herausarbeitung einer Grundsatzvariante, die die Einbindung in den neuen Stadtteil technisch, gestalterisch und wirtschaftlich optimal umsetzt. Der Abschluss des Realisierungswettbewerbs ist für Ende 2022, der Abschluss der Vorplanung ist für Mitte 2023 geplant.

Die Arbeiten zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest wurden im 4. Quartal 2021 planmäßig fortgeführt. Im Abschnitt 1 (Haltestelle Horner Rennbahn und Kreuzungsbauwerk) wurden die Bauarbeiten zur Baugrubenherstellung fortgesetzt. Darüber hinaus konnte im Bereich der neuen Haltestelle Horner Rennbahn bereits die erste Sohle betoniert werden. Die vorbereitenden Maßnahmen zum Neubau der Kita Sandkamp, die aufgrund der umfangreichen Tunnelarbeiten verlegt wird, wurden abgeschlossen. Die Fertigstellung der neuen Kita ist für den Mai 2022 vorgesehen. Trotz der Lärmentwicklung und wechselnder Wegeführung infolge der Bautätigkeiten ist die Akzeptanz des Projekts in der Anwohnerschaft weiterhin groß.

Die Bietergespräche für die im Juni 2021 veröffentlichte Ausschreibung der Rohbauarbeiten im Abschnitt 2 (Kreuzungsbauwerk-Endhaltestelle Horner Geest) konnten im 2. Halbjahr abgeschlossen und der Auftrag zum Jahreswechsel 2021/2022 vergeben werden. Die Aufnahme der Bautätigkeit im Abschnitt 2 ist für die zweite Jahreshälfte 2022 geplant.

Um den Radverkehr in der Manshardtstraße noch stärker berücksichtigen zu können, wurde eine Planungsüberarbeitung notwendig. Die dafür vorauslaufende Verkehrsraumuntersuchung wird durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) durchgeführt und soll im 1. Halbjahr 2022 vorgestellt werden. Die Budgetsituation insgesamt wird als eng bemessen, aber auskömmlich eingeschätzt.

Die Planungen für den Neubau der U-Bahn-Linie U5 wurden im Berichtszeitraum fortgeführt.

Am 30. September 2021 wurde der Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den Planungsabschnitt Linie U5 Ost erteilt. Die letzten Klagefristen endeten am 15. Dezember 2021. Ende Januar 2022 waren noch acht Klagen gegen den PFB bekannt. Nach derzeitiger Einschätzung sind alle Parteien verhandlungsbereit, sodass einvernehmliche Lösungen angestrebt werden.

Die bauvorbereitenden Arbeiten (u. a. Baumfällungen, Kampfmittelsondierungen) entlang der U-Bahn-Linie U1 begannen Anfang Oktober 2021. Der Baubeginn der Leitungsträger (Leitungsumlegungen in den Bereichen City Nord, Sengelmanstraße, Barmbek Nord und Bramfeld) erfolgte im März 2022. Zu diesem Zeitpunkt starteten auch die weiteren Arbeiten entlang der U-Bahn-Linie U1 im Zuge einer Streckensperrung.

Ende 2021 wurden nach öffentlichem Aufruf die finalen Namen für die neuen Haltestellen der Linie U5 Ost vergeben. Sie lauten City Nord, Barmbek Nord, Steilshoop und Bramfeld.

Die Ausführungsplanungen werden parallel fortgeführt und Ausschreibungen sowohl für vorbereitende Arbeiten als auch die Hauptgewerke vorbereitet. Es ist vorgesehen, im Jahr 2022 mit weiteren Arbeiten zu beginnen.

Das Projekt Linie U5 Ost befindet sich im avisierten Kostenrahmen.

Im Planungsabschnitt Linie U5 Mitte (City Nord–Innenstadt–Arenen) werden die Vorplanungen im Hinblick auf Kosten und Bauablauf weiter optimiert. Dieser Vorgang ist im Abschnitt City Nord–Jarrestraße weitgehend abgeschlossen. In den weiteren Bereichen sollen die Vorplanungen bis Ende 2022 abgeschlossen werden.

Der Zuwendungsbescheid für Entwurfs- und Genehmigungsplanungen im Abschnitt City Nord bis Jarrestraße (Projektname „U5 Mitte.1000“) wurde Anfang November 2021 erteilt. Die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für den Bereich City Nord bis Jarrestraße wurde fortgesetzt. Der Versand an die Bieter erfolgte Anfang Februar 2022. Die Planungen werden Mitte 2022 aufgenommen. Der Antrag auf Planfeststellung ist für Mitte 2024 vorgesehen.

Der Antrag auf Bundesförderung (GVFG-Mittel) für die U-Bahn-Linie U5 wird vorbereitet. Dieser soll im Jahresverlauf 2022 eingereicht werden. Die Erarbeitung und die Einreichung steht auch in Abhängigkeit von der Fortschreibung der Verfahrensanleitung für die standardisierte Bewertung, die aktuell durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) verfolgt wird. Die HOCHBAHN und die Freie und Hansestadt Hamburg erwarten durch diese Fortschreibungen eine höhere erzielbare Projektförderquote.

Zum 1. April 2022 wird die Bearbeitung des Projekts U-Bahn-Linie U5 in eine Projektgesellschaft als 100 %-Tochter der HOCHBAHN übertragen. Die Gesellschaft ist dann im Namen und auf Rechnung der HOCHBAHN tätig. Alle Projektbearbeitenden werden dazu von der HOCHBAHN in die Projektgesellschaft wechseln.

Projekt hvv switch

Das Berichtsjahr 2021 stand im Zeichen des Weiteren Auf- und Ausbaus der Mobilitätsplattform. So konnten insgesamt drei neue Mobilitätsanbieter integriert werden: Die beiden Carsharing-Dienste SIXT share und MILES sowie der E-Scooter-Sharing-Anbieter TIER. Weiterhin wurde zum Spätsommer auch der Pilot eines digitalen Mobilitätsbudgets umgesetzt und erprobt. Unternehmen konnten so ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Mobilitätsbudget zur privaten Nutzung zur Verfügung stellen. Darüber hinaus erfolgte im Rahmen des ITS-Weltkongresses im Oktober 2021 die Präsentation und prototypische Erprobung der neuen Check in/Be out-Funktionalität, die über die hvv switch App bereitgestellt wird.

Auch das Angebot der hvv switch Punkte wurde im Jahr 2021 umfassend weiterentwickelt. Die hvv switch Punkte wurden in die Mobilitätsplattform eingebunden, sodass die Nutzer über die hvv switch App Informationen über Standorte, verfügbare Fahrzeuge und freie Stellplätze erhalten können. Zudem wurde die Anzahl an hvv switch Punkten stetig erweitert und der Aufbau von Ladeinfrastruktur fortgesetzt.

Die für das Jahr 2022 geplanten Aktivitäten sollen die Realisierungserfolge des Vorjahres weiterführen. So wird ab dem Frühjahr mit der Kreditkarte eine weitere Zahlungsmethode in der hvv switch App angeboten. Damit trägt die HOCHBAHN den veränderten Kundenbedürfnissen Rechnung. Zudem sollen im Jahresverlauf 2022 weitere Mobilitätsanbieter in die Mobilitätsplattform integriert werden. Hierzu zählen insbesondere der rein mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen agierende Anbieter WeShare sowie das StadtRAD-Angebot. Die wachsende Zahl an Mobilitätsoptionen in der hvv switch App führt dazu, dass den Nutzerinnen und Nutzern unterstützende Auskunftsfunktionalitäten angeboten werden können. Das Jahr 2022 steht außerdem im Zeichen der Markteinführung des o.g. Check in/Be out-Systems („hvv Any“) und des Mobilitätsbudgets. Der Ausbau der hvv switch Punkte wird auch 2022 deutlich vorangetrieben. Hervorzuheben ist hier insbesondere die Realisierung eines großen hvv switch Punktes am Hamburg Airport in Fuhlsbüttel, der umfassend mit Ladeinfrastruktur ausgestattet wird.

E-Bus-System

Zum Jahresende 2021 ist der Bestand an Elektrobussen auf 100 angewachsen. Die Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen Hummelsbüttel (Carport 1) und Alsterdorf (Carport 3 und 4) wurde wie geplant in Betrieb genommen. Der Bau des ersten reinen E-Bus-Betriebshofes Meiendorf beginnt im Jahr 2022. Die Betriebsaufnahme ist für den Jahreswechsel 2024/2025 vorgesehen. Über das Vorhaben „Marktaktivierung Busse“ des BMDV wurde für die Beschaffung von 289 Bussen und Ladeinfrastruktur, 481 Ladegeräte bis 2025 sowie unterstützender Systeme eine Förderung mit Bundesmitteln in Höhe von 97,3 Mio. € beantragt. In dem Projekt „Koordinierungsfunktion des Verteilnetzes und Lastmanagement für den elektrifizierten Personenverkehr“ (KOLA) kooperiert die HOCHBAHN mit der Helmut-Schmidt-Universität, der Stromnetz Hamburg GmbH und der Technischen Universität Hamburg (TUHH) in Harburg. In dem Projekt sollen Potenziale des zeitlich flexiblen Strombezugs zur Ladung der E-Busse der HOCHBAHN auf dem Betriebshof in Alsterdorf untersucht werden. Für dieses Vorhaben wurde eine Förderung mit Bundesmitteln (HOCHBAHN-Anteil: 2,3 Mio. €) beantragt.

Nachhaltige Kapitalmarktinstrumente

Die HOCHBAHN wird zur Verwirklichung der Ziele des Klimaplanes der Freien und Hansestadt Hamburg sowie zur Umsetzung der Mobilitätswende im mittelfristigen Zeitraum von 2022 bis 2025 voraussichtlich fast 2,5 Mrd. € in Fahrzeuge, Netzerweiterungs- sowie Erneuerungsprojekte investieren. Unter Berücksichtigung von Zuschüssen ist mittelfristig eine Fremdkapitalaufnahme von über 1,4 Mrd. € geplant. Mit Blick auf das Jahr 2030 werden wahrscheinlich zusätzliche Investitionen in Milliardenhöhe notwendig sein.

Mit der Emission des Green Bonds im Februar 2021 hat die HOCHBAHN einen ersten Meilenstein zur Finanzierung des massiven zukünftigen Investitionsvorhabens sowie zur Diversifikation ihres Finanzierungsportfolios erreicht. Gestützt auf die erfolgreiche Begebung werden zukünftig weitere Emissionen angestrebt. Die Ratingagentur Fitch bestätigte in diesem Zusammenhang im Spätsommer 2021 die Bestnote AAA. Neben der Emission von Anleihen sollen jedoch auch weiterhin zusätzliche Fremdfinanzierungsformen das Portfolio ergänzen.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die im Folgenden dargestellte voraussichtliche Ergebnisentwicklung basiert auf dem am 16. Dezember 2021 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2022. Neben der Coronavirus-Pandemie wird zusätzlich der Ukraine-Krieg gravierende Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung haben. Eine aktualisierte Wirtschaftsplanung liegt derzeit nicht vor. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Ergebnis 2022 verweisen wir auf die Ausführungen im Risikobericht.

Für das Jahr 2022 ist demnach ein Fehlbetrag in Höhe von 280,6 Mio. € geplant. Hieraus abgeleitet ergeben sich ein EBITDA von -142,2 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 68,0 %. Die im Rahmen der Planungen ermittelte Ergebnisverschlechterung im Jahr 2022 im Vergleich zu 2021 resultiert vor allem aus der Tatsache, dass im Berichtsjahr aus den Bescheiden zum Rettungsschirm 2021 ein Ertrag in Höhe von 101,9 Mio. € verbucht werden konnte. Für 2022 wurde im Wirtschaftsplan dagegen kein entsprechender Effekt berücksichtigt. Darüber hinaus ergeben sich Kostensteigerungen aus der Beschaffung von ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen, aus der Elektrifizierung der Infrastruktur sowie aus Kostensteigerungen beim Personaltarif und bei den Energiekosten.

Für die Prognose weiterer finanzieller sowie nichtfinanzieller Indikatoren verweisen wir auf die Abschnitte 2.2 und 2.3.

3.2 Risiko- und Chancenbericht Risiko- und Chancenmanagement

Die Verfahrensweise zur Identifikation, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken und Chancen, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben, ist im Risiko- und Chancenmanagement-System (RCM) der HOCHBAHN geregelt.

Um ein zielgerichtetes RCM zu ermöglichen, werden wesentliche Grundlagen unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen vom Vorstand der HOCHBAHN vorgegeben und konzernweit angewandt. Diese sind im internen RCM-Handbuch beschrieben, werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben. Das zentrale Ziel des RCM besteht darin, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen und wirksam zu steuern. Über die Ergebnisse der RCM-Inventuren werden Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig informiert.

Gemäß Handbuch sind Risiken und Chancen wie folgt definiert: „Mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für das Unternehmen negativen (Risiken) oder positiven (Chancen) Prognose- bzw. Zielabweichung führen können.“ Risiken beinhalten die Möglichkeit des Eintritts eines Schadens bzw. Nachteils sowie die negative Abweichung vom genehmigten Budget. Chancen bedeuten die Möglichkeit des Eintritts eines Zugewinns bzw. Vorteils und die positive Abweichung vom Budget.

Die Auswirkungshöhen bei der Bewertung von Risiken und Chancen werden unterschieden in schwach (1–5 Mio. € Abweichung vom Budget), mittel (5–10 Mio. €) bzw. stark (mehr als 10 Mio. €). Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird mit unwahrscheinlich, möglich bzw. wahrscheinlich angegeben. Wesentliche Risiken sind durch eine mittlere bzw. starke Auswirkung sowie einen möglichen bzw. wahrscheinlichen Risikoeintritt definiert. Zur Bestimmung der Auswirkung wird auf die Netto-Position abgestellt.

Für den Umgang mit Risiken und Chancen werden im Rahmen der Inventuren soweit möglich dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Der regelmäßige Bewertungszeitraum sind die kommenden zwölf Monate. Für Risiken und Chancen, deren Eintritt außerhalb dieses Zeitraums liegen, kommen differenziertere Regelungen zur Anwendung. Eine Saldierung von Risiken und Chancen ist ausgeschlossen.

Risiken

Nachfolgend werden verschiedene Risiken für die HOCHBAHN hervorgehoben sowie die Gesamtrisikoposition zum Ende des Jahres 2021 erläutert:

Coronavirus-Pandemie

Wie im gesamten Jahr 2021 ist die Pandemie auch zu Beginn des Jahres 2022 im öffentlichen Leben sehr präsent. Auch wenn sich aktuell die Lage auf hohem Niveau entspannt, ist die weitere Entwicklung kaum vorhersehbar. Diese Situation stellt für Unternehmen, die wie die HOCHBAHN der kritischen Infrastruktur zugerechnet werden, eine enorme Herausforderung dar: Sie sind für die Versorgung der Bevölkerung in der Pandemie unverzichtbar, auch wenn sie selbst massiv, insbesondere durch einen hohen Krankenstand, betroffen sein könnten.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat zu Beginn der Pandemie beschlossen, das öffentliche Nahverkehrsangebot in der Metropolregion in wesentlichen Teilen beizubehalten.

Um auch in einem dynamischen Infektionsgeschehen handlungsfähig zu bleiben und kurzfristig notwendige Entscheidungen treffen zu können, kommt dem zu Beginn der Pandemie eingerichteten internen Einsatz- bzw. Krisenstab eine hohe Bedeutung zu. In diesem Stab sind die zentralen Bereiche der HOCHBAHN und Beteiligungen vertreten. Der Krisenstab soll, falls erforderlich, rasch Maßnahmen entwickeln, die das Infektionsrisiko für Fahrgäste und Mitarbeitende in den Fahrzeugen und der zum Betrieb notwendigen Infrastruktur minimieren und einen stabilen U-Bahn- und Bus-Betrieb sicherstellen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen werden nachfolgend mögliche wesentliche Risiken infolge der Coronavirus-Pandemie sowie die zur Steuerung der Risiken definierten Maßnahmen erläutert:

- Das zentrale Risiko besteht in der Nichterreichung der geplanten Fahrgelderlöse infolge der Dynamik des pandemischen Geschehens. Auch neue, ansteckendere Virus-Varianten können kurzfristig zu einer veränderten Bewertung der Lage führen, die im Rahmen der Planung so kaum vorhersehbar war. Um sich nicht den Gefahren einer Ansteckung auszusetzen, werden die ÖPNV-Angebote von vielen Menschen nicht im geplanten Maße angenommen. Ein eingeschränktes Freizeitangebot – infolge der Pandemie – sowie Homeoffice-Regelungen und die verstärkte Nutzung des Fahrrads können ferner dazu beitragen, dass die Fahrgastzahlen nicht das geplante Niveau erreichen.

- Einer aktuellen Prognose zufolge erwartet der hvv für 2022 geringere Einnahmen im Verbundgebiet. Diese Einschätzung hat für die HOCHBAHN wesentliche Auswirkungen. Erwartet werden Mindereinnahmen der HOCHBAHN von 40 Mio. €, die im Plan nicht enthalten sind. Zur Bewältigung des Risikos ist eine Fortschreibung des Plans in Vorbereitung. Der Jahresfehlbetrag und der erforderliche Ergebnisausgleich werden höher ausfallen. Die entsprechende Fortschreibung ist durch den Aufsichtsrat zu genehmigen.
- Ein krankheitsbedingter Ausfall einer größeren Anzahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Bus- bzw. U-Bahn-Fahrdienst kann dazu führen, dass die Aufrechterhaltung eines stabilen Betriebs nicht gewährleistet wäre. Dasselbe trifft auf die Mitarbeitenden im Betriebsdienst sowie in den Werkstattbereichen zu. Ein größerer Personalausfall könnte eine Ausdünnung des Angebots erfordern, wie dies bei anderen ÖPNV-Unternehmen bereits praktiziert wurde. Im Werkstattbereich hat die HOCHBAHN im Vorjahr geeignete Konzepte umgesetzt, um deren Einsatzfähigkeit bestmöglich sicherzustellen. Im Ergebnis würde ein Ausfall einer größeren Anzahl von Mitarbeitenden zu geringeren Fahrgelderlösen und hvv Zuscheidungen führen.
- Mitte 2021 hat die HOCHBAHN damit begonnen, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein betriebliches Impfangebot zu machen. Von Beginn an wurde das Angebot rege nachgefragt und in Anspruch genommen. Zur Vermeidung von Infektionen im Kreis der Beschäftigten bestehen seit Beginn der Pandemie Homeoffice-Regelungen für diejenigen, die ohne Einschränkungen von zu Hause arbeiten können.
- Als weiteren Baustein zur Reduzierung des Infektionsrisikos hat die HOCHBAHN gemeinsam mit dem Schwesterunternehmen Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) damit begonnen, alle Busse mit antiviralen Filtern auszurüsten. Diese Filter schützen Fahrgäste und Beschäftigte vor einer Infektion, da die Filter in der Lage sind, 99 % der viralen Schadstoffe in der Luft zu reduzieren. Neben der gegenwärtig im hvv geltenden FFP2-Maskenpflicht und dem ständigen Luftaustausch an den Bus-Haltestellen besteht damit ein hoher Schutz vor Infektion. VHH und HOCHBAHN verfügen über eine addierte Flotte von mehr als 1.700 Bussen.
- Auch das Risiko der Unterbrechung von Lieferketten bei Ersatzteilen, beispielsweise aufgrund fehlender elektronischer Bauteile oder durch Angebotsverknappungen bei Grundstoffen (z. B. zur Herstellung von AdBlue), könnte eine Ausdünnung des Fahrplans nach sich ziehen, wenn es nicht gelänge, eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen einsatzfähig zu halten. Um dieser Entwicklung vorzubeugen und U-Bahn- und Bus-Fahrzeuge einsatzbereit zu halten, wurden bei bestimmten Ersatzteilen zusätzliche Bevorratungen durchgeführt.

In Bezug auf die Planung 2022 stellen die genannten Sachverhalte mögliche Risiken dar. Im Falle eines Risikoeintritts, als Einzelereignis oder in Kombination, ist von hohen Auswirkungen auszugehen.

Entwicklungen an den Rohstoffmärkten – Preisrisiken

Auch bei der RCM-Normalinventur, ohne Berücksichtigung der Pandemie-Risiken, steht aktuell die Beschaffungsseite verstärkt im Fokus. Aufgrund der Einkaufsstrategie konnten die Stromeinstandspreise für das kommende Jahr fixiert werden. Volatile Rohstoffmärkte und eine stark ansteigende Inflationsrate können bei der HOCHBAHN insbesondere für Diesel, Stahl und Baumaterialien hingegen zu erheblichen Belastungen über das erwartete Maß hinaus führen, soweit die vorgekommene, allerdings nur im begrenzten Umfang mögliche Bevorratung nicht ausreicht.

Die Ukraine-Krise hat zu erheblichen Verwerfungen an den internationalen (Rohstoff)-Märkten geführt. Auf Basis des aktuellen Preisniveaus beim Diesel (Stand: Mitte März), sind zusätzliche Aufwendungen von ca. 20 Mio. € möglich, die im Plan bisher nicht enthalten sind. Die ebenfalls sehr volatilen Einstandspreise für Baumaterialien könnten zu zusätzlichen Aufwendungen von 2,4 Mio. € führen. Risiken aus Versorgungsunterbrechungen in der Lieferkette sind hierbei nicht eingepreist.

Unzureichende Anhebung des hvv Tarifs

Der hvv Tarif bzw. die Tarifstruktur werden jährlich an die allgemeine Kostenentwicklung angepasst. Die zum 1. Januar 2022 umgesetzte Tarifanpassung betrug durchschnittlich 1,3%. Unter den Rahmenbedingungen der Pandemie ist das bisherige Verfahren zur Tariffortschreibung, das auf einem Indexverfahren basiert und Strukturzuschläge beinhaltet, ausgesetzt. Das aktuelle System orientiert sich ausschließlich an einer gemittelten Inflationsrate der vergangenen Jahre. Diese Verfahrensweise führt dazu, dass die tatsächlichen Kostensteigerungen der HOCHBAHN, unter anderem für Kraftstoffe und Personal, nur unzureichend abgebildet werden und zu einem Anstieg des Fehlbetrags beitragen. Die Auswirkungen dieser Fortschreibung auf das Ergebnis werden als mittel eingestuft.

Auswirkung von Baustellen

Aktuell führen zahlreiche Baustellen im Hamburger Schnellbahnnetz zu Beeinträchtigungen. Dies betrifft sowohl die U-Bahn-Infrastruktur der HOCHBAHN als auch das S-Bahn-Netz, das sich im Eigentum der Deutschen Bahn befindet. Die zum Teil sehr anspruchsvollen und mehrere Jahre dauernden Baumaßnahmen ziehen ein reduziertes Verkehrsangebot bzw. die vollständige Einstellung der Verkehre auf den betreffenden Streckenabschnitten nach sich. Ein Großteil dieser Maßnahmen betrifft die Hamburger Innenstadt. Die Auswirkungen auf die Höhe der Fahrgastzahlen sind nicht in jedem Fall zuverlässig prognostizierbar.

Die wesentlichen Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Nachfrage sind in der Planung enthalten. Aufgrund der Komplexität der Vorhaben sind Verzögerungen nicht auszuschließen. Hierzu gehören kurzfristige Verzögerungen im Baufortschritt, ein fehlendes oder unzureichendes Angebot von Ersatzverkehren sowie ein nicht den Erwartungen entsprechendes Kundenverhalten. Im Ergebnis können die Tarifeinnahmen des hvv und die Umsatzerlöse für die HOCHBAHN geringer ausfallen. Diese Ergebnisauswirkungen durch Baumaßnahmen werden als schwach eingestuft.

Zinsänderungen

Die US-amerikanische Notenbank hat im März 2022 die erste Leitzinserhöhung um 25 Basispunkte durchgeführt. Aus heutiger Sicht rechnen Experten für den Dollar-Raum bis Ende des Jahres mit einem Zinssatz von bis zu 1,9%. Mit diesem Schritt hat die Notenbank eine Abkehr von der bisherigen Nullzinspolitik vollzogen. Auch wenn die EZB solchen Überlegungen bisher eine Absage erteilt hat, wird erwartet, dass für den Euroraum Zinserhöhungen in den nächsten zwölf bis 24 Monaten möglich sind.

Ein Anstieg des Zinsniveaus würde für kurzfristige Fremdmittel und neue langfristige Darlehen zu zusätzlichen Aufwendungen und einem Anstieg des Fehlbetrags führen. Auf bestehende Darlehen hat ein Anstieg keine Auswirkungen, da sich die HOCHBAHN in vielen Fällen eine Zinsbindung gesichert hat. Ein Anstieg des Zinsniveaus würde den Kapitaldienst für mögliche weitere Anleihen (Green Bonds) für die HOCHBAHN verteuern.

Der Eintritt des Risikos höherer Zinsaufwendungen wird für den regelmäßigen Bewertungszeitraum als gering, mittelfristig aber als möglich eingestuft. Im Falle steigender Zinsen werden schwache jährliche Auswirkungen erwartet.

Rating-Veränderungen

Die Ratingagentur Fitch hat die HOCHBAHN als mittelbare Beteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg dem 21. September 2020 und erneut am 17. September 2021 mit der Bestnote AAA bewertet. Unter anderem diese Bewertung ermöglicht es der HOCHBAHN, sich an den Kapitalmärkten als Emittent von Anleihen liquide Mittel zu beschaffen.

Mögliche Ursachen für eine Rating-Herabstufung könnten außerhalb des Einflussbereichs der HOCHBAHN liegen. Im Ergebnis würde eine Herabstufung dazu beitragen, dass es der HOCHBAHN unmöglich wird, Anleihen zu begeben oder zumindest nur zu deutlich schlechteren Konditionen. Der Eintritt des Risikos einer Herabstufung ist als unwahrscheinlich eingestuft. Die mittelfristigen Auswirkungen im Falle eines Eintritts wären hoch.

Zusammenfassende Risikoposition

Im Berichtsjahr wurden turnusgemäß zwei RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Ad-hoc-Meldungen für unerwartet aufgetretene wesentliche Risiken gab es nicht. Zum Jahresende 2021 wurden bei der HOCHBAHN 74 Risiken identifiziert. Hiervon entfielen 23 auf die Kategorie „Kunden-/Lieferantenbeziehungen“, 22 auf „Technik/Organisation“, 14 auf „Markt-Belange“, 13 auf „Allgemeine Rahmenbedingungen“ und zwei bezogen sich auf den „Konzern“. Zur Herbstinventur lag der konzernweite Fokus auf der Identifikation und Bewertung von Risiken mit Pandemie-Bezug. In der Gesamtzahl sind fünf Pandemie-Risiken enthalten.

Die Gesamtrisikoposition der HOCHBAHN hat sich zum Vorjahr verbessert. Diese Verbesserung geht zum überwiegenden Teil auf weniger schwerwiegende Bewertungen der Pandemie-Risiken zurück, die zum selben Zeitpunkt des Vorjahres deutlich gravierender ausfielen. Auch die Ergebnisse der sogenannten RCM-Normalinventur, ohne Berücksichtigung der Pandemie-Risiken, weisen eine verbesserte Risikolage aus.

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

Die Risiken stellen eine Momentaufnahme dar und sind vor allem ein Auszug aus der RCM-Inventur per Ende 2021.

Chancen

Im Folgenden werden die wesentlichen Chancen für die HOCHBAHN erläutert:

ÖPNV-Rettungsschirm

Die neue Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag die Einrichtung eines ÖPNV-Rettungsschirms 2022 zum Ausgleich pandemiebedingter Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen vereinbart. Entsprechende Stützungspakete wurden bereits in den Jahren 2020 und 2021 durch die Vorgängerregierung aufgelegt. Für 2021 wurden der HOCHBAHN Mittel in Höhe von 102 Mio. € bewilligt. Im Falle einer vergleichbaren Ausgestaltung des neuen ÖPNV-Rettungsschirms wie in den Vorjahren ergibt sich für die HOCHBAHN die wesentliche Chance auf einen geringeren Fehlbetrag im Vergleich zum Plan.

Strategische Chancen

Mit der Fortschreibung des Klimaplanes sowie der Einführung des neuen Klimaschutzgesetzes wird Klimaschutz zu einem der zentralen Ziele des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg. Die HOCHBAHN trägt mit dem Ansatz integrierter Mobilitätslösungen zu einem wesentlichen Teil zur Erreichung dieser Zielsetzungen bei und nutzt die Chance, sich noch deutlicher im Markt zu positionieren.

Auch der tiefgreifende Wandel der Mobilitätskultur verstärkt zunehmend die Attraktivität eines integrierten ÖPNV. Das Bewusstsein für nachhaltige Mobilitätsentscheidungen und Umweltschutz steigt. Damit wächst auch das Interesse an emissionsfreier Fortbewegung und geteilten Mobilitätsangeboten.

Für die HOCHBAHN bietet die fortschreitende Digitalisierung die Chance, neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen und bestehende durch attraktive Angebote und Dienstleistungen zu halten. Wünsche und Anforderungen der Fahrgäste können genauer ermittelt werden, beispielsweise durch die Analyse von eTicket-Verkäufen und deren Nutzung. Außerdem können Arbeitsprozesse effizienter gestaltet und dadurch Kosten gespart werden.

Der technologische Fortschritt ermöglicht zudem, dass sich insbesondere On-Demand- und Sharing-Modelle etablieren und verbreiten. Mit der Einführung neuer Technologien und der Erprobung von Innovationsprojekten, wie dem autonomen Fahren, treibt die HOCHBAHN die zukunftsfähige Mobilität voran. Die HOCHBAHN erwartet, dass neue attraktive Mobilitätsangebote und die zunehmende Vernetzung der Mobilität die Barrieren beim Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV abbauen werden.

Während sich neue Technologien und Trends auf dem Mobilitätsmarkt rasant entwickeln, wächst vor allem die Bereitschaft der Politik, verstärkt in den Ausbau des ÖPNV und die Grunderneuerung der Infrastruktur zu investieren. Beschleunigte Planverfahren, höhere Förderquoten, ein stärkerer Mittelaufbau sowie zahlreiche Projekte zur Förderung des Umweltverbundes sind nur einige Bestandteile des gemeinsamen Handelns von Bund, Stadt und Verkehrsunternehmen auf dem Weg zur Mobilitätswende.

Marktchancen

Durch den voraussichtlich auch zukünftig stetigen Nettozuzug neuer Einwohnerinnen und Einwohner in die Metropolregion Hamburg profitiert die HOCHBAHN von einer allgemein positiven Marktentwicklung und den vorteilhaften Rahmenbedingungen für die Angebots- und Leistungsausweitungen ihrer Verkehrsdienstleistungen. Zunehmende Pendlerzahlen bergen ein höheres Potenzial für die ÖPNV-Nutzung und eine Erhöhung des entsprechenden Anteils am Modal Split des Personennahverkehrs.

Eng verzahnt mit der Wohnungspolitik des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg gewährleistet die HOCHBAHN die Anbindung neuer Wohn- und Gewerbequartiere an den ÖPNV. Auch gewinnt die Gestaltung autoarmer Quartiere zunehmend an Bedeutung. Hierdurch können Kunden gewonnen sowie neuartige Mobilitätskonzepte erprobt werden. Schließlich werden mit dem Ausbau der U-Bahn-Linie U4 zur Horner Geest und auf den Kleinen Grasbrook sowie dem geplanten Neubau der U-Bahn-Linie U5 weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit besser erreichbar.

Hamburg, 30. März 2022

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

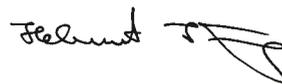
Der Vorstand



Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	27
BILANZ	28
ANLAGENSPIEGEL	30
ANHANG	32
Bilanzerläuterungen	33
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	36
Sonstige Angaben	37
Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2021	41

Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

(€)	Anhang	2021	2020
1. Umsatzerlöse	(7)	438.884.677,10	458.215.077,82
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		33.269.363,42	29.308.260,66
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	153.019.498,97	132.828.736,83
4. Gesamtleistung		625.173.539,49	620.352.075,31
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-77.459.200,64	-70.754.831,53
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-196.361.713,26	-170.109.312,05
		-273.820.913,90	-240.864.143,58
6. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		-273.225.184,35	-267.427.378,58
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-56.781.546,58	-61.402.824,62
		-330.006.730,93	-328.830.203,20
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-101.434.042,29	-93.343.886,76
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-56.799.758,08	-54.164.067,94
9. Beteiligungsergebnis	(12)	7.312.838,42	6.143.656,33
10. Zinsergebnis	(13)	-20.378.465,02	-22.156.322,76
11. Ergebnis nach Steuern		-149.953.532,31	-112.862.892,60
12. Sonstige Steuern		-543.208,32	-577.851,98
13. Erträge aus Verlustübernahme		150.496.740,63	113.440.744,58
14. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00	0,00

Bilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2021

AKTIVA (€)	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		4.325.849,00	1.936.488,00
2. Geleistete Anzahlungen		19.721.307,59	18.188.656,81
		24.047.156,59	20.125.144,81
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		228.101.213,94	215.180.035,94
2. Technische Anlagen und Maschinen		1.085.394.368,21	918.161.734,21
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		29.743.084,70	29.780.079,70
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		129.352.370,25	166.029.350,19
		1.472.591.037,10	1.329.151.200,04
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		135.830.465,31	135.830.465,31
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		480.241,03	578.476,32
3. Beteiligungen		155.990,25	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		15.201.966,69	12.996.624,47
		151.668.663,28	149.561.556,35
		1.648.306.856,97	1.498.837.901,20
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		33.208.139,56	27.211.280,40
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	20.101.251,09	16.888.279,83
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		12.659.528,29	5.516.137,35
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.526.776,99	230.524,78
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		335.186.797,32	44.025.124,99
5. Sonstige Vermögensgegenstände		19.912.926,00	22.667.946,89
		389.387.279,69	89.328.013,84
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		7.780.713,69	80.601.082,60
		430.376.132,94	197.140.376,84
C. Rechnungsabgrenzungsposten		9.090.488,42	5.061.371,01
		2.087.773.478,33	1.701.039.649,05

PASSIVA (€)	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
A. Eigenkapital	(3+4)		
I. Gezeichnetes Kapital		88.938.200,00	88.938.200,00
II. Kapitalrücklage		73.050.144,94	73.050.144,94
III. Gewinnrücklagen			
1. Gesetzliche Rücklage		4.124.005,57	4.124.005,57
2. Andere Gewinnrücklagen		1.321.876,04	1.321.876,04
		5.445.881,61	5.445.881,61
		167.434.226,55	167.434.226,55
B. Rückstellungen	(5)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		80.534.511,00	84.887.252,00
2. Sonstige Rückstellungen		101.293.797,47	117.692.327,45
		181.828.308,47	202.579.579,45
C. Verbindlichkeiten	(6)		
1. Anleihen		500.530.821,92	0,00
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		954.057.110,36	1.051.073.522,61
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		1.312.494,50	900.000,00
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		72.843.951,06	34.977.111,59
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		195.256.258,54	228.043.376,34
6. Sonstige Verbindlichkeiten		14.510.189,43	16.030.102,26
		1.738.510.825,81	1.331.024.112,80
C. Rechnungsabgrenzungsposten		117,50	1.730,25
		2.087.773.478,33	1.701.039.649,05

Anlagenpiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft 2021

€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2021
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	37.042.250,71	1.988.990,79	1.121.940,64	1.733.378,40	39.642.679,26
2. Geleistete Anzahlungen	18.188.656,81	3.349.990,99	6.307,50	-1.811.032,71	19.721.307,59
Gesamt I	55.230.907,52	5.338.981,78	1.128.248,14	-77.654,31	59.363.986,85
II. Sachanlagen					
Alle Betriebszweige (Zusammenfassung)					
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	139.353.683,65	3.770.098,25	424.457,65	6.898.667,89	149.597.992,14
b) Bauten auf fremden Grundstücken					
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	220.546.674,77	2.331.957,08	0,00	9.817.905,80	232.696.537,65
bb) Übrige Bauten	122.673.042,13	2.656.969,84	13.970,01	809.494,72	126.125.536,68
Summe 1	482.573.400,55	8.759.025,17	438.427,66	17.526.068,41	508.420.066,47
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	483.018.849,46	14.713.545,01	2.296.531,50	15.701.995,04	511.137.858,01
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.199.575.101,04	141.050.942,74	26.456.451,80	64.385.493,44	1.378.555.085,42
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	119.339.386,10	3.187.864,63	2.262.279,15	3.933.644,92	124.198.616,50
Summe 2	1.801.933.336,60	158.952.352,38	31.015.262,45	84.021.133,40	2.013.891.559,93
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. GWG	136.946.336,13	9.220.369,96	1.275.226,84	1.626.305,96	146.517.785,21
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	166.029.350,19	68.208.294,72	1.789.421,20	-103.095.853,46	129.352.370,25
Gesamt II	2.587.482.423,47	245.140.042,23	34.518.338,15	77.654,31	2.798.181.781,86
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verb. Unternehmen	135.830.465,31	0,00	0,00	0,00	135.830.465,31
2. Ausleihungen an verb. Unternehmen	578.476,32	17.667,68	115.902,97	0,00	480.241,03
3. Beteiligungen	155.990,25	0,00	0,00	0,00	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	12.996.624,47	2.205.342,22	0,00	0,00	15.201.966,69
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamt III	149.561.556,35	2.223.009,90	115.902,97	0,00	151.668.663,28
Anlagevermögen	2.792.274.887,34	252.702.033,91	35.762.489,26	0,00	3.009.214.431,99

	Abschreibungen				Restbuchwerte		
	Stand 01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2021	Stand Vorjahr
	35.105.762,71	1.333.008,19	1.121.940,64	0,00	35.316.830,26	4.325.849,00	1.936.488,00
	0,00	6.307,50	6.307,50	0,00	0,00	19.721.307,59	18.188.656,81
	35.105.762,71	1.339.315,69	1.128.248,14	0,00	35.316.830,26	24.047.156,59	20.125.144,81
	37.750.775,37	4.027.742,14	424.457,65	0,00	41.354.059,86	108.243.932,28	101.602.908,28
	160.536.392,68	6.326.719,88	0,00	0,00	166.863.112,56	65.833.425,09	60.010.282,09
	69.106.196,56	3.009.453,56	13.970,01	0,00	72.101.680,11	54.023.856,57	53.566.845,57
	267.393.364,61	13.363.915,58	438.427,66	0,00	280.318.852,53	228.101.213,94	215.180.035,94
	317.344.514,25	15.374.235,05	2.291.933,50	0,00	330.426.815,80	180.711.042,21	165.674.335,21
	498.537.575,04	53.858.472,38	26.448.677,00	0,00	525.947.370,42	852.607.715,00	701.037.526,00
	67.889.513,10	6.036.652,88	1.803.160,48	0,00	72.123.005,50	52.075.611,00	51.449.873,00
	883.771.602,39	75.269.360,31	30.543.770,98	0,00	928.497.191,72	1.085.394.368,21	918.161.734,21
	107.166.256,43	10.857.465,92	1.249.021,84	0,00	116.774.700,51	29.743.084,70	29.780.079,70
	0,00	603.984,79	603.984,79	0,00	0,00	129.352.370,25	166.029.350,19
	1.258.331.223,43	100.094.726,60	32.835.205,27	0,00	1.325.590.744,76	1.472.591.037,10	1.329.151.200,04
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	135.830.465,31	135.830.465,31
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	480.241,03	578.476,32
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	155.990,25	155.990,25
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.201.966,69	12.996.624,47
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	151.668.663,28	149.561.556,35
	1.293.436.986,14	101.434.042,29	33.963.453,41	0,00	1.360.907.575,02	1.648.306.856,97	1.498.837.901,20

Anhang für das Geschäftsjahr 2021 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2021 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

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 Anlagenpiegel 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. Die Gewinn- und Verlustrechnung haben wir nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

Die HOCHBAHN ist nicht verpflichtet, gemäß § 291 HGB einen eigenen Konzernabschluss und Konzernlagebericht aufzustellen. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, aufgestellt und veröffentlicht.

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.

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 € 250, die selbständig nutzbar sind, werden in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt.

Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen € 250 und € 1.000, die selbständig nutzbar sind, ist ein Sammelposten gebildet worden, der über fünf Jahre linear gewinnmindernd aufgelöst wird.

Die Anteile und Ausleihungen an verbundenen Unternehmen, die Beteiligungen und die Wertpapiere sind mit den Anschaffungskosten aktiviert worden. Bei dauernden Wertminderungen erfolgt die Bewertung zum beizulegenden Wert.

Unverzinsliche und niedrig verzinsliche Ausleihungen sind fristadäquat abgezinst worden.

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

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.

Das Eigenkapital ist zum Nennwert angesetzt.

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Es wurde nicht von dem Vereinfachungswahlrecht gemäß §253 Abs. 2 Satz 2 und 3 HGB Gebrauch gemacht, sondern der Rechnungszinssatz entsprechend der mittleren Duration des Bestandes, der einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 12 Jahren entspricht, in Ansatz gebracht. Der Zinssatz beträgt zum 31. Dezember 2021 1,69 % p.a. (Vorjahr 2,12 % p.a.). 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. Auswirkungen aus der Fluktuation von Mitarbeitern werden nicht berücksichtigt.

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 0,34 % p.a. (Vorjahr 0,47 % p.a.) und 1,35 % p.a. (Vorjahr 1,60 % 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) Anlagevermögen

Die Aufgliederung des Anlagevermögens geht aus dem Anlagenpiegel (Anlage zum Anhang) hervor.

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2021	2020
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.101	16.888
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	12.659	5.516
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.097)	(2.703)
davon aus sonstigen Forderungen	(10.562)	(2.813)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.527	231
davon aus Lieferungen und Leistungen	(1.527)	(231)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	335.187	44.025
davon aus Lieferungen und Leistungen	(90.843)	(34.523)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(244.344)	(9.502)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	19.913	22.668
Summe	389.387	89.328

Von den Sonstigen Vermögensgegenständen haben T€ 19.655 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(3) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2021 T€ 88.938 und teilt sich wie folgt auf:

Aktienart	Aktienanzahl 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
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.

Aus der Abzinsung der Rückstellung für Pensionen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre im Vergleich zu einer Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich zum Bilanzstichtag ein Unterschiedsbetrag in Höhe von T€ 3.560. Dieser ist nach § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt, jedoch nicht abführungsgesperrt.

(4) Eigenkapitalspiegel

in T€	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Eigenkapital
Stand zum 1.1.2021 / Stand zum 31.12.2021				
	88.938	73.050	5.446	167.434

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

(5) Rückstellungen

in T€	2021	2020
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	80.534	84.887
Sonstige Rückstellungen	101.294	117.692
	181.828	202.579

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen der HOCHBAHN enthalten u.a. auch Verpflichtungen zur Gewährung kostenfreier Pensionärsfahrkarten und verbilligter Ehegattenfahrkarten gegenüber Leistungsanwärtern, die nach dem 1. Januar 1987 entstanden sind. Für Verpflichtungen gegenüber Leistungsempfängern und Anwärtern, die ihre Ansprüche vor dem 1. Januar 1987 erworben haben, besteht ein Fehlbetrag für laufende Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von T€ 16.841 sowie für Anwartschaften von T€ 4.099.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 49.669 enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumswendungen, Resturlaubsansprüche, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen sowie ausstehende Rechnungen.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	insgesamt	davon Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Anleihen	500.531	531	0	500.000
Im Vorjahr	0	0	0	0
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	954.057	132.493	459.187	362.377
Im Vorjahr	1.051.074	101.451	487.752	461.871
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.312	1.312	0	0
Im Vorjahr	900	900	0	0
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	72.844	72.844	0	0
Im Vorjahr	34.977	34.977	0	0
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	195.257	195.257	0	0
Im Vorjahr	228.043	228.043	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(79.134)	(79.134)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(119.325)	(119.325)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten/Forderungen	(116.911)	(116.911)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(108.718)	(108.718)	(0)	(0)
6. Sonstige Verbindlichkeiten	14.510	14.510	0	0
Im Vorjahr	16.030	16.030	0	0
davon aus Steuern	(3.872)	(3.872)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(3.873)	(3.873)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.641)	(1.641)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(1.532)	(1.532)	(0)	(0)
Summe	1.738.511	416.947	459.187	862.377
Im Vorjahr	1.331.024	381.401	487.752	461.871

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(7) Umsatzerlöse

in T€	2021	2020
Personennahverkehr ¹	351.045	370.676
Vermietung und Verpachtung	44.987	48.221
Sonstiges	42.853	39.318
	438.885	458.215
davon aperiodisch ²	4.772	6.837

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 2021 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 (T€ 5.623; i. Vj. T€ 6.000) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2021	2020
Sonstige betriebliche Erträge	153.019	132.829
davon aperiodisch	10.268	3.064

(im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus der Herabsetzung der Wertberichtigung auf Forderungen)

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten außergewöhnliche Erträge aus Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Corona in Höhe von T€ 101.907 für das Jahr 2021.

(9) Personalaufwand

in T€	2021	2020
Löhne und Gehälter	273.225	267.427
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	56.782	61.403
	330.007	328.830
davon für Altersversorgung	5.718	9.192

(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr wurden Abschreibungen in Höhe von T€ 101.434 (Vorjahr T€ 93.344) vorgenommen. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen gemäß §253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 610 (Vorjahr T€ 682).

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen T€ 56.800 (Vorjahr T€ 54.164). Sie enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 381.

(12) Beteiligungsergebnis

in T€	2021	2020
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5.354	4.802
Erträge aus Beteiligungen	3.648	3.363
davon aus verbundenen Unternehmen	(3.354)	(3.363)
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-1.689	-2.022
davon aus verbundenen Unternehmen	(-1.689)	(-2.022)
	7.313	6.143

(13) Zinsergebnis

in T€	2021	2020
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	32	39
davon aus verbundenen Unternehmen	(32)	(39)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	93	208
davon aus verbundenen Unternehmen	(88)	(58)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(0)	(121)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-20.503	-22.403
davon an verbundene Unternehmen	(0)	(-6)
davon aus Aufzinsungen	(-2.353)	(-2.767)
	-20.378	-22.156

SONSTIGE ANGABEN**(14) Abschlussprüferhonorare**

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare in T€	2021
Abschlussprüfungsleistungen	99
Andere Bestätigungsleistungen	15
Sonstige Leistungen	0
Steuerberatungsleistungen	0
	114

In den Abschlussprüfungsleistungen sind T€ 13 für die Jahresabschlussprüfung des Vorjahres enthalten.

(15) Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte**Cross-Border-Lease-Verträge****Allgemeines, Art und Zweck**

Es besteht ein Finanzierungs-Leasingvertrag für 23 U-Bahn-Fahrzeuge, welcher zur Erzielung von Barwertvorteilen abgeschlossen wurde.

Vorteile, Risiken und finanzielle Auswirkungen

Aus der Cross-Border-Lease-Transaktion konnte die HOCHBAHN Barwertvorteile erzielen, die in den Vorjahren vollständig ertragswirksam vereinnahmt wurden. Es ergeben sich für die HOCHBAHN keine zukünftigen Risiken.

Zins- und Währungsswappgeschäfte

Es wurde ein Darlehen in NZD (T€ 55.000) mit variablem Zinssatz abgeschlossen. Hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps betrag- und fristenkongruent abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt T€ -1.118. Bei den nach § 254 HGB gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Mikro-Hedges. Die Vertragspartner für die Darlehens- und die Swap-Verträge sind identisch. Da alle wertbestimmenden Faktoren zwischen dem Grund- und dem Sicherungsgeschäft übereinstimmen, ergeben sich hieraus nach der critical terms match-Methode keine Risiken für die HOCHBAHN.

(16) Haftungsverhältnisse

Es bestehen Verbindlichkeiten aus Bürgschaften in Höhe von T€ 4.455.

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften stehen im Zusammenhang mit vertraglichen Verpflichtungen ehemaliger HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaften gegenüber ihren Auftraggebern aus Verkehrs- und Leistungsverträgen. Mit einer Inanspruchnahme ist nicht zu rechnen. Daneben bestehen weitere betraglich unbegrenzte Vertragserfüllungsgarantien zugunsten Dritter. Die HOCHBAHN als Muttergesellschaft überwacht die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen ihrer Beteiligungsgesellschaften.

(17) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen T€ 391.086. Hierin sind T€ 14.878 gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(18) Angaben zu den Beschäftigten

Es sind die im Jahresdurchschnitt Beschäftigten angegeben.

	2021	2020
Personal und Betrieb	4.304	4.284
Technik	1.001	985
Unternehmenssteuerung und Finanzen	527	510
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	317	308
	6.149	6.087
davon Teilzeitbeschäftigte	637	592
davon weibliche Beschäftigte	1.032	1.047
Versorgungsempfänger*innen	74	76
Auszubildende	135	123

(19) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2021 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.339, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	Herr Falk	Herr König	Herr Lang	Frau Güsken
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	290	216	216	205
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	21	14	20	45
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	110	72	72	58
Summe	421	302	308	308

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 6.125 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 10.876. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2021 Bezüge von T€ 643 gezahlt.

(20) Organe der Gesellschaft**Mitglieder des Aufsichtsrats****Dr. Anjes Tjarks, Hamburg**

Vorsitzender

Senator, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Natale Fontana, Hamburg

Stellvertretender Vorsitzender

Gewerkschaftssekretär, ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Martin Huber, Hamburg

Leitung Amt Verkehr, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Dr. Sibylle Roggencamp, HamburgLeitung Amt Vermögens- und Beteiligungsmanagement,
Finanzbehörde**Wolfgang Michael Pollmann, Hamburg**

Staatsrat, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Martin Bill, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Oliver Jensen, HamburgGeschäftsführer, HGV Hamburger Gesellschaft
für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH**Martina Plag, Hamburg**Geschäftsführerin, Hachenberg und Richter
Unternehmensberatung GmbH**Joanna Fisher, Hamburg**Managing Director Center Management,
ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG**Irene Hatzidimou*, Hamburg (seit 1. April 2021)**

Gewerkschaftssekretärin, ver.di Vereinte Dienstleistungsgesellschaft

Anne-Louise Quiring*, Hamburg (bis 31. März 2021)

Gewerkschaftssekretärin, ver.di Vereinte Dienstleistungsgesellschaft

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Vorsitzender des Betriebsrates der HOCHBAHN

Angelika Jank*, Hamburg

Raumpflegerin, TEREG Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, HamburgLeitung Bereich Nachhaltige Entwicklung,
Umwelt und Arbeitssicherheit, HOCHBAHN**Stefan Uckert*, Reinbek**

Techn. Angestellter, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Torsten Lux-Kremer*, Hamburg

Techn. Angestellter, HOCHBAHN

Jörg Braun*, Hamburg

Kfm. Angestellter, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

* Vertreter der Arbeitnehmer

Mitglieder des Vorstands**Henrik Falk, Hamburg, Vorsitzender**

Ressort Unternehmenssteuerung

Helmut König, Peine

Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit

Jens-Günter Lang, Hamburg

Ressort Technik

Claudia Güsken, Hamburg

Ressort Personal und Betrieb

(21) Name und Sitz des Mutterunternehmens

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV), ist alleinige Gesellschafterin der HOCHBAHN; alleinige Gesellschafterin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die HGV ist das Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt. Ferner erstellt die Freie und Hansestadt Hamburg einen Konzernabschluss.

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

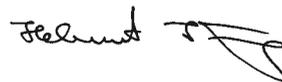
Die Offenlegung des HGV-Abschlusses erfolgt im elektronischen Bundesanzeiger, die Offenlegung des Konzernabschlusses der Freien und Hansestadt Hamburg erfolgt auf der Internetseite der FHH.



Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

(22) Nachtragsberichtserstattung

Mit Beginn des Ukraine-Konflikts im Februar 2022 besteht insbesondere ein erhöhtes Risiko weiter steigender Rohstoffpreise. Die Gesellschaft ist davon vor allem im Bereich des Energie-Einkaufs betroffen. Während der Einkauf von Strom für das Geschäftsjahr 2022 preislich bereits fixiert ist, werden sich Kostensteigerungen im Einkauf von Diesel nahezu vollständig direkt auf die Gesellschaft auswirken. Durch den bestehenden Verlustausgleich liegen daraus allerdings keine bestandsgefährdenden Risiken für die Gesellschaft vor. Weiteren Risiken, z.B. aus verzögerten Lieferketten, sind im Lagebericht mit aufgenommen worden, führen für die Gesellschaft auf Basis der aktuellen Lage allerdings nicht zu erhöhten Risiken.

Hamburg, 30. März 2022

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Anteilsbesitz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
zum 31. Dezember 2021¹

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital	Beteiligung		Ergebnis 2020	Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag
	T€	Name	%	T€	
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	775	HOCHBAHN	100,0	0	ja
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH, Hamburg ³	1.478	HOCHBAHN	72,1	-132	-
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	3.350	-
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	132	HOCHBAHN	100,0	4	-
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	66.002	HOCHBAHN	100,0	15	-
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	8.545	HOCHBAHN	100,0	0	ja ⁴
		Beteiligungsgesellschaft			
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN	56,0	0	ja ⁴
		Beteiligungsgesellschaft			

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.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir hierzu weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen:

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeits, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrundeliegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, den 25. April 2022

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Dannenbaum
Wirtschaftsprüfer

Hauschildt
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2021 durch mündliche und schriftliche Berichte des Vorstandes regelmäßig über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen. Der Aufsichtsrat hat einen Finanzausschuss, einen Verkehrsausschuss und den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat vier reguläre Sitzungen und zwei schriftliche Beschlussverfahren, der Finanzausschuss zwei Sitzungen und der Verkehrsausschuss zwei Sitzungen abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2021 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Mazars 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 und im Aufsichtsrat über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet.

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

Der Aufsichtsrat dankt der aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Frau Anne-Louise Quiring für ihre engagierte Tätigkeit in diesem Gremium. Als ihre Nachfolgerin ist Frau Irene Hatzidimou zum 01. April 2021 in den Aufsichtsrat eingetreten.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2021 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 16. Juni 2022



Dr. Anjes Tjarks
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2021 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)

TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

haben im Zeitraum vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2021 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 6 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.

- **4.2.9 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.“

Die Tochtergesellschaften FFG, ATG, HADAG und TEREG 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	Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	Summe
FFG				
Olaf Lilla	148	36	43	227
ATG				
Dr. Tobias Haack	49	9	13	71
HADAG				
Dr. Tobias Haack	99	17	27	143
TEREG				
Dirk Kratz	150	11	40	201
TEREG				
Karsten Rakebrandt	150	6	35	191

- **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 Abs. 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 bzw. die 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 und 6.3 HCGK:**

6.2 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 Entsprechenserklärung soll dort für mindestens fünf Jahre einsehbar sein.

6.3 Der Gesellschaftsvertrag sowie die Entsprechenserklärung sollen auf der Internetseite zum Beteiligungsbericht bei der Einzeldarstellung des jeweiligen Unternehmens angezeigt werden.

Die Veröffentlichung von Informationen über die Beteiligungsgesellschaften ATG, FFG, HADAG und TEREK erfolgt über den Beteiligungsbericht der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), auch abrufbar über das nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) im Oktober 2014 geschaffene Transparenzportal.

Hamburg, den 22.April 2022



Dr. Anjes Tjarks
Aufsichtsrat, Vorsitzender

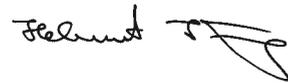
Hamburg, den 02.Mai 2022



Henrik Falk
Vorstand, Vorsitzender



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Schiffsverkehr zum Zwecke der Touristik, vorwiegend auf der Alster und ihren Kanälen | Schiffe: 18 | Mitarbeiter*innen: 34



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*innen: 320



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: 26 | Mitarbeiter*innen: 114



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*innen: 430



HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: 100 % Hamburger Hochbahn AG, Hamburg | Geschäftszweck: Gegenstand des Unternehmens ist 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*innen: Bei der Gesellschaft sind keine Mitarbeiter*innen beschäftigt.



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 100 % | Geschäftszweck: Bereitstellung von gesellschaftseigenen Wohnungen an Mitarbeitende des HOCHBAHN-Konzerns | Wohnungen: 2041 | Mitarbeiter*innen: 42 (42 Mitarbeitende ohne eine Mitarbeiterin der HOCHBAHN und ohne Geschäftsführer, wie im Anhang dargestellt).



HVW 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*innen: 1



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 56 %, Vattenfall Europe 12,5 %, Stromnetz Hamburg 12,5 %, VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein 5 %, Handelskammer Hamburg 4 %, Handwerkskammer Hamburg 4 %, Gasnetz Hamburg 3 %, Hamburg Port Authority 3 %, | Geschäftszweck: Förderung, Betreuung und Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie innovativer elektrischer Antriebs- und Versorgungssysteme in Hamburg | Mitarbeiter*innen: 11 ohne Geschäftsführung



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*innen: 917



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 72,2 %, Autokraft 11,7 %, VHH 10,3 %, sechs weitere Anteilspakete 5,8 % | Geschäftszweck: Betrieb des Zentralen Omnibusbahnhofs, Vermietung von Ladenflächen, Gaststätten | Mitarbeiter*innen: Die Gesellschaft führt kein eigenes Personal, es ist nur abgeordnet durch die HOCHBAHN und 1 Mitarbeiter*in von der VHH

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2021	2020	2019
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	438,9	458,2	534,3
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	150,5	113,4	68,8
Kostendeckungsgrad (in %)	80,8	84,7	90,1
Anlagevermögen	1.648,3	1.498,8	1.409,8
Bilanzsumme	2.087,8	1.701,0	1.529,3
Bruttoinvestitionen	327,5	224,4	324,1
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter¹			
	6.284	6.308	6.074
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	139,0	147,1	211,7
Personenkilometer (in Mio.) ^{2,3}	432,3	457,8	658,7
Investitionen (in Mio. €)	64,8	41,5	105,9
Busse	1.106	1.107	1.090
Linien	116	119	114
Haltestellen	1.452	1.425	1.402
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ^{2,4,7,8}	0,06113	0,06123	0,06550
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{2,4,5,6,7,8}	14,75	14,92	16,07
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ^{2,3,4,7,8}	0,63662	0,58802	0,41089
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{2,3,4,5,6,7,8}	153,61	143,25	100,81
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	146,8	163,9	250,2
Personenkilometer (in Mio.) ^{2,3}	876,4	978,5	1.493,8
Investitionen (in Mio. €)	252,2	174,4	212,4
U-Bahn-Wagen	995	965	929
Linien	4	4	4
Haltestellen	93	93	93
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ^{2,4}	0,01263	0,01211	0,01268
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{2,4,5,6}	0,00	0,00	0,00
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ^{2,3,4}	0,13101	0,11384	0,07584
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{2,3,4,5,6}	0,00	0,00	0,00

¹ Stand am 31.12. inklusive Vorstände und Auszubildende

² 2021: vorläufige Zahlen

³ 2019/2020: aktualisierte Zahlen

⁴ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

⁵ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes. Zur Verfügung gestellt durch Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Stand: November 2021.

⁶ Ab dem Berichtsjahr 2019 wurde unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahr- bzw. Ladestrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens sechs Jahren mit dem Emissionsfaktor von 0 g CO₂ pro kWh gerechnet (markbasierter Ansatz). Unter Anwendung regionaler Emissionsfaktoren (standortbasierter Ansatz) lagen die spezifischen CO₂-Emissionen der U-Bahn-Verkehre im Jahr 2021 bei 4,9 g pro Nutzplatzkilometer und 51,1 g pro Personenkilometer. Auf die Bus-Verkehre entfielen 15,2 g pro Nutzplatzkilometer und 158,4 g pro Personenkilometer.

⁷ Basis Fahrplandaten der Konzession der HOCHBAHN

⁸ Summe aus Diesel, Ladestrom und Wasserstoff inklusive JASPER und SBG

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
Stabsbereich Politik und Strategie
Bereich Nachhaltige Entwicklung
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Design

Silvester Group, silvestergroup.com
Jutta Gathmann, Daniel-Vincent Seeger,
Nils Christopher Kemter

