

LAGEBERICHT UND
JAHRESABSCHLUSS

NOVO

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	7
2.3	Lage	11
2.4	Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	15
2.5	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN	15
3.	PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	17
3.1	Prognosebericht	17
3.2	Risiko- und Chancenbericht	22

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) ist eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Auf vier U-Bahn-, 119 Bus- und mehreren Fährlinien erbringt sie etwa die Hälfte aller Nahverkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Mit über 6.000 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.

Die Bereiche U-Bahn- und Busbetrieb bilden zusammen mit den Bereichen Personal sowie Wandel und Innovation das Ressort Personal und Betrieb. Zum Ressort Technik zählen die Bereiche Projektbau, Infrastruktur, Bustechnik, Schienenfahrzeuge sowie U-Bahn-Neubau U5. Das Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit umfasst die Bereiche Finanzen und Controlling, Einkauf, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie den Bereich Nachhaltige Entwicklung, Umwelt und Arbeitssicherheit.

Die HOCHBAHN versteht sich als Gestalterin nachhaltiger Mobilität in Hamburg und trägt ihren Teil zur Umsetzung der Mobilitätswende im Sinne der gesamtstädtischen Strategie Hamburg-Takt bei. Neue Mobilitätskonzepte begleitet die HOCHBAHN fortlaufend. Im Jahr 2020 wurde mit der hvv switch-App und der Tiefenintegration des Ridesharing-Anbieters MOIA ein wichtiger Schritt Richtung Bereitstellung einer zentralen Mobilitätsplattform für den HVV gemacht und zusätzliche hvv switch Punkte an Schnellbahnhaltestellen und in den Quartieren wurden errichtet.

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. Zum Ressort gehören neben den Bereichen Systementwicklung und Angebotsplanung, Marketing, Unternehmenskommunikation sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft verschiedene Stabsbereiche (Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung und Revision). Seit 1. März 2020 gibt es den Stabsbereich Hamburg-Takt. Fortan werden alle wesentlichen Entscheidungen zur Umsetzung des Hamburg-Takts innerhalb der HOCHBAHN, zwischen den Verkehrsunternehmen im HVV, in der Zusammenarbeit mit privaten Mobilitätsanbietern sowie in Abstimmung mit den städtischen Behörden in dieser Organisationseinheit gebündelt.

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 2020 wurde die Gesamtplanung zur neuen U-Bahn-Linie U5, deren Linienvverlauf nun feststeht, weiter vorangetrieben. Die Bauarbeiten zur Verlängerung der Linie U4 auf die Horner Geest haben ebenso begonnen wie die Planungen zu deren Verlängerung auf den Grasbrook. Die Inbetriebnahme der neuen U-Bahn-Werkstatt in Billstedt, die konsequente Umsetzung des barrierefreien Ausbaus sowie umfangreiche Arbeiten zur Instandhaltung stützen zusätzlich die Zukunftsfähigkeit des Hamburger U-Bahn-Systems.

Die emissionsfreie Busflotte ist mittlerweile auf insgesamt 63 Fahrzeuge angewachsen. Zudem sind nach der Integration der Tochterunternehmen Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH (Jasper) sowie SBG Süderelbe Bus GmbH (SBG) seit diesem Jahr auch die Busbetriebshöfe in Billbrook und Süderelbe direkt in das Bus-System der HOCHBAHN einbezogen.

1.2 Ziele und Strategien

In Hamburg zählt der Verkehr und insbesondere der ÖPNV zu den wichtigsten Stellschrauben, um die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zu erfüllen. Rund 28,3% trägt der Mobilitätssektor gegenwärtig zu den Hamburger CO₂-Emissionen bei.¹ Wie die Menschen in der wachsenden Stadt Hamburg zukünftig auch ohne eigenen Pkw mobil sein können und zugleich ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird, ist eine zentrale Fragestellung für Politik und Verkehrsunternehmen.

Die HOCHBAHN sieht sich als städtisches Unternehmen umso mehr 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 alle Lebenssituationen.

Ziel ist es, trotz eines weiteren Bevölkerungsanstiegs in Hamburg, den privaten Pkw-Verkehr zu reduzieren und eine Verlagerung hin zum Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) zu erreichen. Dazu hat die HOCHBAHN bereits 2019 einen strategischen Paradigmenwechsel vollzogen. Verankert im Klimaplan und im Klimaschutzgesetz des Hamburger Senats und als Instrument der Senatspolitik konzentriert sich die HOCHBAHN nicht nur – wie bisher – auf eine nachfrageorientierte Leistungsentwicklung, sondern jetzt auch auf eine zielgerichtete, zukunftsorientierte Ausweitung des Angebots. So wird die HOCHBAHN dazu in der kommenden Dekade substanziell in die Modernisierung und Verdichtung des vorhandenen Angebots sowie gezielt in neue Linien investieren. Zum besseren Angebot gehören längere Betriebszeiten, kürzere Fahrtzeiten, dichtere Takte und bedarfsgerechte sowie emissionsfreie Fahrzeuge. Dies dient dem Zielbild, ein Angebot zu entwickeln, das hochattraktiv, überall in kürzester Zeit verfügbar, komfortabel und intuitiv ist. Vernetzt mit anderen Mobilitätsangeboten wie Sharing- und On-Demand-Dienstleistungen (z. B. MOIA, Google, SIXT share, TIER, Miles und StadtRad), offen für innovative Lösungen und die Möglichkeiten der Digitalisierung, macht es sich die HOCHBAHN zur Mission, die nachhaltige Mobilität in der Smart City Hamburg integriert zu gestalten und neu zu denken.

Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll bei steigender Gesamtverkehrsleistung von 22% (in 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.

1.3 Nachhaltigkeit

Nachhaltige Unternehmensführung

Seit dem Beitritt zum UN Global Compact im Jahr 2017 richtet sich die Unternehmensführung der HOCHBAHN an deren zehn Prinzipien und den Sustainable Development Goals (SDGs) aus. Zudem ist das Thema Nachhaltigkeit als ein integraler Bestandteil in der Unternehmensstrategie der HOCHBAHN verankert.

Um ihre Stakeholder umfassend und transparent über wesentliche Nachhaltigkeitsaktivitäten zu informieren, veröffentlicht die HOCHBAHN für das Geschäftsjahr 2020 erstmals einen Nachhaltigkeitsbericht nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) und erfüllt zudem die Kriterien des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK).

Zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts hat die HOCHBAHN im Jahr 2020 eine Wesentlichkeitsanalyse nach den Vorgaben der GRI Standards sowie des DNK durchgeführt und in diesem Rahmen interne und externe Stakeholder zu ihrer Einschätzung von 15 für die HOCHBAHN relevanten Nachhaltigkeitsthemen befragt, darunter Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN sowie ausgewiesene Expertinnen und Experten im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit. Die Einschätzungen der insgesamt etwa 1.800 Befragten bestätigen den bestehenden Ansatz der HOCHBAHN, über die Schaffung eines attraktiven Mobilitätsangebots und die Reduktion der eigenen Emissionen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ausgehend von der Wesentlichkeitsanalyse plant die HOCHBAHN, ein Nachhaltigkeitsprogramm zu erarbeiten, das Auskunft über Nachhaltigkeitsziele und den Fortschritt bei der Zielerreichung gibt. Als Vorbereitung dazu dient unter anderem die Teilnahme am SDG Ambition Accelerator Programm der Vereinten Nationen über das Deutsche Global Compact Netzwerk.

¹ www.hamburg.de/contentblob/13287332/bc25a62e559c42bfaae795775e-f1ab4e/data/d-erste-fortschreibung-hamburger-klimaplan.pdf

Die Fortschrittsberichterstattung nach dem UN Global Compact wird fortgeführt und der Fokus auf die fünf priorisierten SDGs der HOCHBAHN bleibt ebenso bestehen wie die daraus abgeleiteten, unternehmensspezifischen Top-Ziele:

- 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.



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 2020 wurde ein Ausschreibungsverfahren für lokal emissionsfreie Busse erfolgreich abgeschlossen, das neben technischen und kommerziellen Anforderungen auch Nachhaltigkeitsaspekte als vergaberelevante Kriterien berücksichtigt.

In Vorbereitung der im Februar 2021 erfolgten Begebung eines Green Bonds hat die HOCHBAHN ein Green Bond Framework erstellt, in dem die für den Bond gültigen Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden. Das Green Bond Framework wurde im Einklang mit den Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erstellt und bezieht sich auf die Kategorie „Clean Transportation“. Mit dem Green Bond können unter anderem die Umstellung auf eine emissionsfreie Busflotte, die Modernisierung des bestehenden U-Bahn-Netzes oder die Entwicklung von neuen Services mitfinanziert werden. Das Green Bond Framework der HOCHBAHN wurde von dem Institut CICERO Shades of Green im Rahmen einer so genannten Second Party Opinion überprüft und mit der höchsten Einstufung „Dark Green“ versehen. Neben dem Green Bond Framework wurde seitens CICERO Shades of Green auch die Nachhaltigkeit in der Governance-Struktur der HOCHBAHN mit der höchsten Einstufung bewertet: Excellent.

Darüber hinaus hat die HOCHBAHN die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien bei der Fahrzeugbeschaffung für 2019 und 2020 in den Zielvereinbarungen der Vorstände und Führungskräfte verankert. Die Kriterien finden nunmehr Berücksichtigung bei der Festlegung der variablen Vergütung. Des Weiteren bestehen unterschiedliche Formate, um unternehmensweit für Nachhaltigkeit in den Prozessen zu sensibilisieren und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in die Umsetzung zu involvieren. Mit der zum 1. Januar 2020 erfolgten Zuordnung des Bereiches Nachhaltige Entwicklung, Umwelt- und Arbeitssicherheit zum Ressort Finanzen wird dem integrierten Ansatz zur Nachhaltigkeit der HOCHBAHN auf Vorstandsebene Rechnung getragen.

Emissionen aus der Geschäftstätigkeit reduzieren

Mit dem 2019 verabschiedeten Klimaziel „Klimaneutralität 2030“ hat die HOCHBAHN ihren Anspruch und 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 Klimaveränderung in den nächsten Jahrzehnten werden Hamburg und die HOCHBAHN insbesondere durch veränderte Niederschlagsverteilung und die Zunahme an Starkniederschlagsereignissen und Hitzeperioden vor neue Herausforderungen gestellt. Die HOCHBAHN als städtisches Unternehmen und Klimapartner der Freien und Hansestadt Hamburg wird Risiken und Chancen des Klimawandels sowie die Anpassung an den Klimawandel systematischer in ihren Geschäftsprozessen integrieren.

1.4 Forschung und Entwicklung

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

So wird zum einen der Ladeinfrastrukturausbau auf dem Busbetriebshof Alsterdorf wissenschaftlich durch die Helmut-Schmidt-Universität begleitet. Das Vorhaben wird aufgrund der hohen Relevanz für andere Nahverkehrsunternehmen vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie gefördert. Ergebnisse dieses Vorhabens flossen bereits in eine Vielzahl wissenschaftlicher Publikationen ein und bilden eine wesentliche Grundlage für ein aktuell laufendes Promotionsverfahren.

In Kooperation mit der HOCHBAHN wird in einem weiteren Vorhaben der Helmut-Schmidt-Universität die Notstromversorgung von Busbetriebshöfen mit Hilfe reversibler Brennstoffzellensysteme untersucht. Dieses vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Vorhaben beleuchtet insbesondere die gesicherte Stromversorgung von Batteriebussen vor dem Hintergrund möglicher Ausfälle im elektrischen Netz.

Auf Bundesebene kooperiert die HOCHBAHN mit zwei Konsortien zur Begleitforschung der in Hamburg betriebenen Batteriebusse, die sowohl über das Bundesverkehrsministerium als auch über das Umweltministerium gefördert werden. Zentrale wissenschaftliche Fragestellungen der Partner adressieren unter anderem die Energiebedarfe und Verfügbarkeiten der Fahrzeuge in Abhängigkeit betrieblicher Einsatzprofile und saisonaler Witterungsbedingungen.

Zudem leitet die HOCHBAHN bis Ende 2021 das Förderprojekt des Bundes RealLabHH, in dem gemeinsam mit 30 namhaften Projektpartnern in elf Teilprojekten zu verschiedensten Themen geforscht wird. Zu den Themen gehören autonomes Fahren, eine Mobilitätsplattform für alle Anbieter, On-Demand-Shuttles im ländlichen Raum, ein Mobilitätsbudget anstelle eines Dienstwagens oder innovative Warentransport-Lösungen. Zudem nahm das Forschungs- und Entwicklungsprojekt HEAT in diesem Jahr den Fahrgastbetrieb in automatisiert fahrenden Kleinbussen in der HafenCity auf.

Im Bereich der Wasserstofftechnologie beteiligt sich die HOCHBAHN am Norddeutschen Reallabor, das von der Hochschule für angewandte Wissenschaften (HAW) koordiniert und vom Bundeswirtschafts-, Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium im Rahmen der Reallabore der Energiewende gefördert werden wird. In diesem Vorhaben, das auch von einer bundesweiten Begleitforschung wissenschaftlich evaluiert wird, plant die HOCHBAHN die Beschaffung und den Betrieb einer Flotte von Brennstoffzellenbussen.

Weiterhin befasst sich die HOCHBAHN im Projekt HEAT intensiv mit der technischen und praktischen Umsetzung von hochautomatisierten Fahrzeugen. Im Rahmen dieses Projekts erfolgt eine intensive 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).

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Coronavirus-Pandemie traf die internationale Staatengemeinschaft völlig unvermittelt. Am 28. Februar 2020, wenige Tage nach der Bürgerchaftswahl, erreichte das Virus mit dem ersten Covid-19-Patienten Hamburg. Bereits am 23. März 2020 erfolgte der deutschlandweite Lockdown.

Infolgedessen kam es zu starken Auswirkungen auf nahezu alle Wirtschaftszweige in Hamburg. Im ersten Lockdown meldete rund ein Drittel aller Unternehmen Kurzarbeit an. Betroffen davon waren etwa 27% der Beschäftigten in Hamburg. Schulen, Kitas und der Einzelhandel wurden geschlossen. Wegezwecke entfielen somit größtenteils.

Die Corona-Krise entwickelte sich so gleichermaßen zur weltweiten Mobilitätskrise, insbesondere für den ÖPNV. Der Bund spannte einen Rettungsschirm zum Ausgleich der finanziellen Belastungen der Kommunen durch die Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen.

Durch den Rückgang der Mobilität während der Lockdowns, verstärkt durch umfangreiche Kurzarbeit- und Homeoffice-Regelungen, geschlossene Kitas und Schulen, ausgefallene Freizeit- und Großveranstaltungen sowie den Rückgang im Tourismus sind im Nahverkehr sowohl die Fahrgastzahlen als auch die Ticketeinnahmen eingebrochen.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2020, also vor der Pandemie in Deutschland, stieg die Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr um 4 bis 6%. Während der pandemiebedingten Beschränkungen im März und April 2020 verzeichnete die Branche dann bis zu 80% weniger Kundinnen und Kunden. Während der Lockerungen von Mai bis September 2020 erholte sich die Nachfrage wieder auf rund 80%. Ab dem erneuten Lockdown seit November 2020 bis heute sanken die Fahrgastzahlen dann unter 50%.

Die Verluste der Branche bei den Ticketeinnahmen belaufen sich für die Monate von März bis Dezember 2020 auf rund 3,5 Mrd. Euro. Während die ÖPNV-Stammkundschaft ihre Abos weit überwiegend nicht kündigte, brachen die Einnahmen bei den Gelegenheitsfahrten größtenteils weg.

2.2 Geschäftsverlauf

Die aufgrund der Coronavirus-Pandemie ergriffenen Maßnahmen der Bundes- und Landesregierungen führten seit Anfang März 2020 auch in Hamburg zu einem spürbaren Rückgang der Fahrgastzahlen bei allen Verkehrsunternehmen im Hamburger Verkehrsverbund. Im Verbundgebiet des HVV wird für das Jahr 2020 mit einem Nachfragerückgang von ca. 35,3% gegenüber dem Jahr 2019 gerechnet.

Die HOCHBAHN verzeichnet für das Jahr 2020 rund 314,4 Mio.¹ Fahrgäste (inklusive Umsteiger). Aufgrund der Coronavirus-Pandemie betrug der Rückgang der Nachfrage 32,6%¹ gegenüber dem Vorjahr. Der ursprünglich angegebene Prognosewert für 2020 war aufgrund des Jahrhundertereignisses damit obsolet.

Dabei zeigte sich im Januar und Februar 2020 noch der zunächst, auch aufgrund von zusätzlichen Angebotsmaßnahmen, erwartete Nachfragezuwachs. Im März 2020 sanken dann die Fahrgastzahlen schlagartig um ca. 40% unter das Niveau im vergleichbaren Zeitraum des Jahres 2019. Nachdem im April 2020 die Fahrgastzahlen rund 70% unterhalb der Nachfragewerte aus 2019 lagen, wurde ab Mai 2020 wieder eine langsame Rückkehr der Fahrgäste erkennbar. Bis einschließlich September 2020 setzte sich die grundsätzlich positive Nachfrageerholung fort. Die Nachfrage im September 2020 erreichte ein Niveau, das ca. 25% unterhalb der Nachfrage des Jahres 2019 lag. Für den November und Dezember 2020 wurden erneut striktere Maßnahmen der Bundes- und Landesregierungen zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie beschlossen und umgesetzt. Infolgedessen sind die Fahrgastzahlen wieder deutlicher gesunken.

Im Gegensatz zu anderen deutschen Städten und Verkehrsunternehmen wurde bei der HOCHBAHN das Verkehrsangebot nicht nennenswert eingeschränkt. Um den Fahrgästen die gewohnte Leistung anzubieten und in einer Zeit der generellen Unsicherheit ein hohes Maß an Verlässlichkeit zu bieten, wurden sehr kurzfristig umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste getroffen. Zu diesen Maßnahmen gehörten unter anderem die Steigerung der nächtlichen Reinigungsleistung für die Fahrzeuge und der Einsatz von Hygieneteams im täglichen Betrieb sowie die Einführung der Maskenpflicht im ÖPNV. Ferner wurde der Vorneeinstieg bis zum Einbau von Trennscheiben in allen Bussen ausgesetzt und die Türöffnung der U-Bahn-Züge am Bahnsteig erfolgt größtenteils automatisch.

¹ Vorläufige Angaben

Ebenso wurden zielgerichtete vertriebliche und marketingbezogene Maßnahmen zur Kundenrückgewinnung umgesetzt, die dazu beigetragen haben, dass die Fahrgäste ab dem dritten Quartal 2020 bis zum erneuten Lockdown ab November 2020 wieder verstärkt das Angebot der HOCHBAHN nutzen.

Die HOCHBAHN erwartet für das Jahr 2021 eine leicht verbesserte mittlere Nachfrageentwicklung gegenüber 2020. Aktuell wird davon ausgegangen, dass ein Nachfrageniveau von rund 70% der Nachfrage des „Vor-Corona-Jahres 2019“ erreicht werden kann. Die Nachfrageentwicklung als Folge der Coronavirus-Pandemie ist jedoch ungewiss und in Abhängigkeit unterschiedlicher Faktoren, die auf die Nachfrageentwicklung einwirken. Hierzu zählen unter anderem Veränderungen im Mobilitätsverhalten aufgrund einer Zunahme des Arbeitens im Homeoffice oder weniger Fahrten im Freizeitverkehr als Folge derzeit nicht stattfindender Sport-, Freizeit- und Kulturveranstaltungen. Die HOCHBAHN hält diese Schätzungen und Annahmen für angemessen, jedoch kann die tatsächliche Nachfrage der HOCHBAHN im Jahr 2021 erheblich davon abweichen.

Die Verkehrseinnahmen des HVV sind im Jahr 2020 um voraussichtlich 24,7 %¹ gegenüber dem Vorjahr gesunken. Der geringere Rückgang der Einnahmen gegenüber der Nachfrageentwicklung ergibt sich daraus, dass viele Abonnenten auf Fahrten mit der HOCHBAHN in Folge der Corona-Maßnahmen verzichtet haben, ohne jedoch ihre Abonnements zu kündigen. Die HOCHBAHN rechnet für das Jahr 2020 auf Basis bisher vorliegender Daten mit einer Einnahmenentwicklung analog zur Entwicklung des HVV.

¹ Vorläufige Angaben

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2020 ¹	2019 ²	2018
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	163.436	249.520	251.946
Bus	150.984	217.244	209.999
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	314.420	466.764	461.945
Gesamtanzahl Unternehmen ³	267.257	396.749	392.653
Nutzplatzkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	9.198.359	8.933.221	8.556.431
Bus	4.396.167	4.131.658	3.975.718
Gesamtanzahl Unternehmen	13.594.526	13.064.878	12.532.149
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	975.711	1.489.636	1.504.116
Bus	469.721	675.858	653.318
Gesamtanzahl Unternehmen	1.445.432	2.165.494	2.157.434

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	2020	2019	2018
Nutzwagenkilometer ² (in Tausend)	98.020	94.915	90.071
Nutzplatzkilometer ^{1, 2} (in Millionen)	9.198	8.933	8.556
Streckenlänge ² (km)	105,8	105,8	105,8
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ²	93	93	92
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ²	33,1 ³	33,1	33,3

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

² Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Nachfrigestärkste Linie U1: 35,6 km/h

Die Betriebsleistung im U-Bahn-Bereich hat sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Die Nutzwagenkilometer sind um 3,3% gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf Taktverdichtungen im Rahmen der Angebotsoffensiven sowie Zusatzleistungen im Nachtbetrieb der U3 zurückzuführen.

Für das Jahr 2021 sind aufgrund der Coronavirus-Pandemie keine weiteren Angebotsausweitungen vorgesehen. Geplant ist eine Steigerung der Nutzwagenkilometer auf 98.822 Tausend. Diese Steigerung resultiert aus der Vollausswirkung der Maßnahmen, die im Jahr 2020 eingeführt wurden. Diese sind aufgrund der geplanten Streckensperrung auf der Linie U3 jedoch kaum ersichtlich.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

Bus	2020	2019	2018
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	54.194	51.643	50.797
Nutzplatzkilometer ¹ (in Millionen)	4.396	4.132	3.976
Streckenlänge ² (km)	944,1	964,0	938,0
Anzahl der Linien ²	119	114	113
Anzahl der Haltestellen	1.425	1.402	1.353
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,8	18,7	18,7

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

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

Die Betriebsleistung im Busbereich ist im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 4,9% angestiegen. Diese Veränderung resultiert im Wesentlichen aus diversen Maßnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebots. Der Planwert für 2020 wurde um 0,9% unterschritten.

Für das Jahr 2021 sind aufgrund der Coronavirus-Pandemie keine weiteren Angebotsausweitungen geplant. Da die Vollausswirkung der Maßnahmen, die im Jahr 2020 eingeführt wurden, durch geringere Leistungen im Schienenersatzverkehr kompensiert wird, wird ein leichter Rückgang der Nutzwagenkilometer auf 54.059 Tausend erwartet.

Effizienz und CO₂-Emissionen der Antriebsenergien

U-Bahn	2020 ¹	2019 ²	2018
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ³	0,01211	0,01268	0,01273
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{3, 4, 5}	0,00	0,00	6,04
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ³	0,11416	0,07605	0,07244
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{3, 4, 5}	0,00	0,00	34,34
Bus⁶			
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ^{3, 7}	0,06123	0,06550	0,06773
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{3, 4, 5, 7}	14,92	16,07	16,69
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ^{3, 7}	0,57306	0,40044	0,41216
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{3, 4, 5, 7}	139,61	98,25	101,58

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

³ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette.

⁴ 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: Juni 2020.

⁵ Ab dem Berichtsjahr 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.

⁶ Basis Fahrplandaten der Konzession der HOCHBAHN

⁷ Summe aus Diesel, Ladestrom und Wasserstoff inklusive Jasper und SBG

Es ist erklärtes Ziel der Stadt 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 auch in der Coronavirus-Pandemie dem Klimaschutz und der Mobilitätswende verschrieben.

Im U-Bahn-Betrieb konnte der auf die Nutzplatzkilometer bezogene Fahrstromverbrauch um 4,5% reduziert werden. Ursächlich hierfür sind vor allem Effekte durch das gesunkene Fahrgastaufkommen. Zum einen sank damit das Transportgewicht der Fahrzeuge und zum anderen die Dauer der Haltezeiten beim Fahrgastwechsel. Da damit mehr Fahrtzeit zur Verfügung stand, um die nächste Haltestelle pünktlich zu erreichen, sank der Verbrauch von Fahrstrom aus folgendem Grund: Der Hamburger U-Bahn-Betrieb wird mit Hilfe automatisch ermittelter Abschaltgeschwindigkeiten geregelt, die aus gemessenem

Abfahrtszeitpunkt und fahrplanmäßiger Ankunftszeit an der nächsten Haltestelle bestimmt werden. Kürzere Haltzeiten bedeuten damit mehr verfügbare Fahrzeit. Dies wiederum senkt die für den Fahrplan notwendige Höchstgeschwindigkeit und verkürzt die Dauer der Beschleunigungsphasen. Beide Größen haben erheblichen Einfluss auf den Fahrstromverbrauch.

Die gegenläufigen Trends von Angebotszuwachs und pandemiebedingtem Nachfrageeinbruch begründen das deutliche Wachstum des spezifischen nachfragebezogenen Energieverbrauchs der U-Bahn. Bezogen auf Personenkilometer nahm der Fahrstromverbrauch des U-Bahn-Betriebs um 50,1 % zu. Durch den fortgeführten ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms wurden CO₂-Emissionen wie schon im Vorjahr vermieden.

Zum 31. Dezember 2019 erfolgte die Integration der Tochtergesellschaften Jasper und SBG in die HOCHBAHN. Aussagen zur Entwicklung des spezifischen Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen werden durch Berücksichtigung der Vorjahresverbräuche beider ehemaligen Töchter getroffen.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtmenge des Ladestroms der Elektrobusse erneut fast verdreifacht. Der Anteil liegt nun bei 1 % des Gesamtantriebsenergieverbrauchs der Busflotte. In gleicher Weise wie beim U-Bahn-System werden durch den ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms CO₂-Emissionen für diesen Teil der Busantriebe vermieden.

Der Energieverbrauch pro Nutzplatzkilometer konnte im Busbetrieb um 6,5% reduziert werden. Der Rückgang beruht auf dem zunehmenden Einsatz von Elektrobussen und ist außerdem eine Folge technisch bedingter Vorteile durch das geringere Verkehrsaufkommen in der Coronavirus-Pandemie. Die mittlere Reisegeschwindigkeit der Busverkehre ist in Folge von geringerem Verkehr im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 km/h gestiegen. Der gleichmäßigere Verkehrsfluss erhöht die Energieeffizienz der Fahrzeuge. Das durch niedrigere Fahrgastzahlen reduzierte Transportgewicht wirkt in gleicher Weise. Im Gegensatz dazu führte die pandemiebedingt deutlich gesunkene Nachfrage zum Anstieg des spezifischen Busantriebsenergieverbrauchs um 43,1%.

Vergleicht man die Entwicklung der Energieverbrauchswerte mit der Entwicklung der CO₂-Emissionen der Busflotte, sind ähnliche Trends festzustellen: Pro Nutzplatzkilometer nahmen die spezifischen CO₂-Emissionen um 7,2% ab, während sie bezogen auf Personenkilometer um 42,1% stiegen. Durch den fortschreitenden Antriebswechsel liegen die CO₂-Trendwerte allerdings niedriger als die Energieeffizienztrends. Bis zum Jahresende 2021 ist vorgesehen, den Gesamtbestand an Elektrobussen auf 115 Fahrzeuge zu erhöhen und für diese weiterhin zertifizierten Ökostrom zu beziehen.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2020		2019		2018	
		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	90	30	90	30	126	42
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2020	363	121	327	109	291	97
Gesamtbestand ²	Anzahl	965	281	929	269	929	269
	Plätze ³		88.119		85.239		85.421
		894	257	902	259	872	249

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

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

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

Bus	2020	2019	2018
Stadt- u. Schnellbusse ^{1,2}	617	622	607
Gelenkbusse ^{1,2}	314	301	300
Großraumgelenkbusse ¹	93	90	30
Dieselhybrid-Gelenkbusse ¹	20	20	15
Brennstoffzellen-Batterie-Gelenkbusse ¹	2	2	2
Brennstoffzellen-/Hybrid-/ Plug-In-Busse ¹	25	25	22
Batteriebusse ¹	36	30	4
Gesamtbestand			
Anzahl ²	1.107	1.090	980
Plätze ^{2,3}	91.583	89.654	78.141

¹ Niederflrbusse

² 2019 wurden von Tochterunternehmen 6 Gelenk- und 78 Stadtbusse übernommen

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN sind im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 74,8 Mio. € auf 370,7 Mio. € gesunken. Die Mindereinnahmen sind vor allem auf den massiven Fahrgastrückgang aufgrund der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen. Zudem wurde im Rahmen der Endabrechnung der Einnahmeaufteilung durch den HVV für das Jahr 2019 für die HOCHBAHN statt des ursprünglich angenommenen Anteilssatzes von 48,75% ein Anteilssatz von 48,55% festgestellt, der auch für den aktuellen Berichtszeitraum zum Ansatz kommt. Die Erhöhung der HVV-Tarife zum 1. Januar 2020 um durchschnittlich 1,3% hat nur zu vergleichsweise geringfügigen Mehreinnahmen geführt. Die Erlöse aus der Weiterberechnung von Fahrzeug-, Personal- und Sachkosten betragen 63,8 Mio. € und sind im Vergleich zum Vorjahreswert von 64,0 Mio. € konstant geblieben.

Die aktivierten Eigenleistungen belaufen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 29,3 Mio. € und liegen damit um 0,2 Mio. € über dem Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um 78,6 Mio. € auf 132,8 Mio. € angestiegen. Das ist vor allem auf die Zunahme erhaltener Zuschüsse von 25,7 Mio. € auf 128,3 Mio. € zurückzuführen. Neben projektbezogenen Zuschüssen, beispielsweise für Planungsleistungen der U-Bahn-Netzerweiterung, erhielt die HOCHBAHN sogenannte Corona-Billigkeitsleistungen des Bundes und der FHH in Höhe von 104,0 Mio. € zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19.

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2020 um 2,6 Mio. € auf 620,4 Mio. €.

Der Materialaufwand ist im Vorjahresvergleich um 11,3 Mio. € auf 240,9 Mio. € gesunken. Ursächlich dafür ist im Wesentlichen der Rückgang der Aufwendungen für Verkehrsleistungen um 37,8 Mio. €, da mit der Verschmelzung von Jasper und SBG auf die HOCHBAHN nun die Verkehrsleistungen von der HOCHBAHN erbracht werden. Hingegen haben sich aufgrund der größeren Busflotte nach Verschmelzung die Aufwendungen aus dem Bus-Full-Service-Vertrag mit der FFG um 15,9 Mio. € erhöht.

Die Personalaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 54,6 Mio. € auf 328,8 Mio. € gestiegen. Dies ist neben der Einstellung zusätzlicher Beschäftigter vor allem auf die Zunahme der Beschäftigten aufgrund der Verschmelzung von Jasper und SBG zurück zu führen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben im Jahr 2020 um 6,9 Mio. € abgenommen. In 2019 hatte die Gewährung eines Ertragszuschusses in Höhe von 10,0 Mio. € an die BEG einen Sondereffekt. Im Gegensatz dazu gab es 2020 keine Sondereffekte. Neben dem allgemeinen Kostenanstieg haben sich unter anderem die Kosten für Versicherungen aufgrund der größeren Busflotte sowie die Mietaufwendungen durch die Anmietung zusätzlicher Büro- und Betriebsflächen erhöht.

Die operative Ertragskraft der HOCHBAHN war im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist um 37,4 Mio. € auf 2,1 Mio. € gesunken. Der Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme 2020 hat sich trotz der Zunahme der Gesamtleistung um 2,6 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr um 44,6 Mio. € auf 113,4 Mio. € erhöht. Dies ist vor allem auf die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele Hamburgs zurückzuführen. Im Zuge des Paradigmenwechsels, der statt der bisherigen reaktiven nachfrageorientierten Angebotsgestaltung nunmehr eine massive Ausweitung des Leistungsangebots beinhaltet, sind durch die Umsetzung diverser Maßnahmen zur Angebotsverbesserung höhere Personal-, Material-, Energie- und Kapitalkosten entstanden. Positive Effekte auf der Erlösseite aus der höheren Leistungsbereitstellung werden mit einem zeitlichen Verzug erwartet.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN liegt im Jahr 2020 mit 84,7 % um 5,4 Prozentpunkte unter dem entsprechenden Vorjahreswert (90,1 %).

Trotz der Entwicklung gegenüber dem Vorjahr konnten die geplanten Werte für das Geschäftsjahr 2020 für den Fehlbetrag von 144,3 Mio. €, für das EBITDA von -26,7 Mio. € sowie für den Kostendeckungsgrad von 81,3 % jeweils übertroffen werden.

Jahresfehlbetrag (Mio. €)	2020	2019	2018
	113,4	68,8	51,0

Kostendeckungsgrad (%)	2020	2019	2018
	84,7	90,1	92,2

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2020 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2020	9,5 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	+78,7 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-181,4 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	+331,2 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2020	80,6 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2020 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 der Investitionen in Höhe von 224,4 Mio. € vor Zuschüssen und zur planmäßigen Tilgung von Altdarlehen in Höhe von 78,4 Mio. € hat die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit im Jahr 2020 zwei langfristige Darlehen mit einem Volumen von insgesamt 64,9 Mio. € aufgenommen. Der übrige Finanzbedarf wurde bis zur Begebung eines Green Bonds in Höhe von 500,0 Mio. € im Februar 2021 aus dem Cash-Pool des HGV-Konzerns gedeckt.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 1.051,1 Mio. €. Damit ergab sich ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 14,0 Mio. € beziehungsweise 1,3 %.

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 4,2 Mio. € in Anspruch genommen.

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

Die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN war im Jahr 2020 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 2020 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 224,4 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 77,7 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einer Summe von 174,4 Mio. € wiederum im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf die Beschaffung von DT5-Fahrzeugen 63,8 Mio. €, auf Maßnahmen für den U-Bahn-Neubau (Bau einer Kehr- und Abstellanlage, Verlängerung der U4 zu den Elbbrücken, Verbindungsbauwerk Haltestelle Elbbrücken zur S-Bahn, Verlängerung der U4 zur Horner Geest, U5 Ost) 18,8 Mio. €, auf den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 17,9 Mio. €, auf Oberbaumaßnahmen 15,7 Mio. €, auf Streckenbauwerke 9,7 Mio. €, auf den Neubau der U-Bahn-Werkstatt Billstedt 6,8 Mio. €, auf den Ersatz der Kommunikationstechnik 6,4 Mio. €, auf die Optimierung des Signalsystems 3,1 Mio. € sowie auf den Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde 2,4 Mio. €. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 41,5 Mio. € investiert, davon 15,9 Mio. € für Busbeschaffungen, 12,7 Mio. € für die Elektrifizierung von Busbetriebshöfen, 7,3 Mio. € für (bebaute) Grundstücke sowie 3,2 Mio. € für den Ausbau des Betriebshofes Alsterdorf.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 6,9 Mio. € investiert, unter anderem 1,7 Mio. € in die Beschaffung von (Standard-)Hard- und Software, 1,6 Mio. € in den Ersatz von Fahrkartenautomaten, jeweils 0,7 Mio. € in die Neugestaltung von Servicestellen und in die Beschaffung von SAP-Lizenzen sowie 0,6 Mio. € in den E-Ticketing-Vollbetrieb.

Die Investitionen in Finanzanlagen betrafen im Wesentlichen den Kauf von Geldmarktfondsanteilen in Höhe von 1,6 Mio. €, die der Finanzierung von Altersteilzeit- und Arbeitszeitlangzeitguthaben dienen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

Investitionen	2020 Mio. €	2020 Anteil %	2019 Mio. €	2018 Mio. €
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
DT5	63,8	28,4	75,9	87,6
U-Bahn-Neubau U4	11,1	5,0	8,0	20,6
U-Bahn-Neubau U5	7,7	3,4	1,3	0,0
Haltestelle Oldenfelde	2,4	1,1	8,4	4,8
U-Bahn-Werkstatt Billstedt	6,8	3,0	11,9	12,6
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	82,6	36,8	106,9	77,0
Zwischensumme U-Bahn	174,4	77,7	212,4	202,6
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	41,5	18,5	105,9	74,8
Zwischensumme Bus	41,5	18,5	105,9	74,8
Gemeinsame Anlagen	6,9	3,1	4,5	4,8
Finanzanlagen	1,6	0,7	1,3	10,1
Gesamtinvestitionen	224,4	100,0	324,1	292,3

Für das Jahr 2021 wird gemäß aktuellem Wirtschaftsplan mit einem Anstieg der Investitionen auf ca. 444 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 2020 gegenüber dem Vorjahresende um 171,7 Mio. € und damit um 11,2% auf 1.701,0 Mio. € erhöht. Die HOCHBAHN verzeichnete 2020 vor allem aufgrund der Investitionen eine Zunahme des Sachanlagevermögens. Investiert wurde vor allem in die Neuanschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen der Generation DT5 und in die Erweiterung des U-Bahn-Netzes. 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 167,4 Mio. €. Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote im Vergleich zum Vorjahreswert um 1,1 Prozentpunkte auf 9,8% gesunken.

Aktiva	2020 Mio. €	2020 Anteil %	2019 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	1.349,3	79,3	1.261,7
Finanzanlagen	149,5	8,8	148,1
Vorräte	27,2	1,6	25,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16,9	1,0	20,0
Flüssige Mittel	80,6	4,7	9,5
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	77,5	4,6	64,8
Summe Aktiva	1.701,0	100,0	1.529,3
Passiva	2020 Mio. €	2020 Anteil %	2019 Mio. €
Eigenkapital	167,4	9,8	167,4
Pensionsrückstellungen	84,9	5,0	76,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.051,1	61,8	1.065,1
Übrige Rückstellungen	117,7	6,9	123,7
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	35,0	2,1	56,5
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	244,9	14,4	39,9
Summe Passiva	1.701,0	100,0	1.529,3

Für das Jahr 2021 wird aufgrund der anhaltend hohen Investitionstätigkeit mit einem weiteren Anstieg der Bilanzsumme auf rund 1.955,8 Mio. € gerechnet. Die Eigenkapitalquote wird sich dadurch auf voraussichtlich 8,6% weiter verringern.

2.4 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Für die interne Steuerung im Hinblick auf die Unternehmensziele nutzt die HOCHBAHN verschiedene Leistungsindikatoren. Aus finanzieller Sicht liegt der Fokus auf den Leistungsindikatoren Jahresergebnis vor Verlustübernahme, EBITDA und Kostendeckungsgrad.

Der Erfolg der HOCHBAHN als Verkehrsunternehmen bemisst sich jedoch nicht allein an wirtschaftlichen Kennzahlen. Auch die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren spielen für die nachhaltige Entwicklung der HOCHBAHN eine wichtige Rolle. Zu den wesentlichen nichtfinanziellen Steuerungsgrößen zählen die Betriebsleistung, die Fahrgastzahlenentwicklung und die CO₂-Emissionen. Die Nutzwagenkilometer weisen die erbrachte Betriebsleistung der HOCHBAHN aus. Sie beinhalten die bei der Verkehrsbedienung zurückgelegte Entfernung ohne Leerkilometer.

Durch den eingeleiteten Paradigmenwechsel von einer bislang nachfrageorientierten Leistungsgestaltung hin zu einer konsequenten Ausweitung des Leistungsangebotes wird sich die HOCHBAHN in den kommenden Jahren auf angebotsorientierte Leistungsindikatoren zur Unternehmenssteuerung konzentrieren.

2.5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum 31. Dezember 2020 gegenüber dem Vorjahresende um 234 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018
Vollzeitkräfte	5.560	5.395	4.682
Teilzeitkräfte	604	546	471
Vorstände	4	4	4
Auszubildende	140	129	131
Mitarbeiter*innen gesamt	6.308	6.074	5.288

Der Anstieg der Beschäftigten gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf eine deutliche Ausweitung des Leistungsangebotes und einen damit verbundenen höheren Bedarf an Bus- und U-Bahn-Fahrerinnen und -Fahrern zurückzuführen. Darüber hinaus wurden in diversen Bereichen im Zusammenhang mit der U-Bahn-Netzerweiterung zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter benötigt.

Tarifabschluss

Die im Jahr 2020 geführten Verhandlungen hinsichtlich des von der Gewerkschaft ver.di fristgerecht zum 31. Dezember 2019 gekündigten Manteltarifvertrags und des zum 31. August 2020 gekündigten Entgelttarifvertrags wurden im Jahr 2020 erstmals seit 30 Jahren von Warnstreiks begleitet. Im Dezember 2020 konnte mit ver.di im Rahmen einer Schlichtung Einigkeit erzielt werden.

Der neu vereinbarte Entgelttarifvertrag beinhaltet eine Entgelterhöhung ab dem 1. April 2021 um 1,4% (mind. 50 €) und ab dem 1. April 2022 um weitere 1,8% bei einer Laufzeit vom 1. September 2020 bis 31. Dezember 2022. Zudem wurde im Dezember 2020 eine Corona-Prämie in Höhe von 950 Euro gezahlt.

Der zum 31. Dezember 2019 gekündigte Manteltarifvertrag wurde wieder in Kraft gesetzt und bis zum 31. Dezember 2021 verlängert.

Ab dem Jahr 2021 werden das Urlaubsgeld und die Jahressonderzahlung zu einer Sonderzahlung zusammengefasst und betragen zusammen 80% der tariflichen Regelvergütung. Zudem sind zukünftig der 24. Dezember und 31. Dezember eines Jahres arbeitsfrei und Beschäftigte im Schichtbetrieb erhalten zwei zusätzliche freie Tage.

Für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Fahr- und Betriebsdienstes wurde ab dem 1. Juni 2021 eine Eingruppierung in die Entgeltgruppe EG5 statt der EG4 vereinbart. Gesonderte Verhandlungen zur Ein-/Umgruppierung für die Beschäftigten der technischen Dienste sowie zur Reduzierung von Belastungen bei der Arbeit sind mit der Gewerkschaft im Jahr 2021 vorgesehen.

Berufsausbildung / Duales Studium

Im Jahr 2020 bildete die HOCHBAHN durchschnittlich 121 Auszubildende und dual Studierende in 17 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen aus, darunter auch zwölf Auszubildende in Teilzeit. Zum Herbst 2020 wurde das Angebot an dualen Studiengängen um die Fachrichtung Wirtschaftsingenieurwesen Bau und Immobilien an der hs21 Buxtehude ergänzt.

Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden liegt derzeit bei 31%. Der Frauenanteil im technisch-gewerblichen Bereich liegt derzeit bei 20%.

Von 32 Absolventen und Absolventinnen im Jahr 2020 wurden insgesamt 30 (94 %) Auszubildende und dual Studierende nach ihrer Ausbildung übernommen, darunter die ersten Absolventinnen des im Jahr 2017 gestarteten Programms der Teilzeitausbildung zur Kauffrau für Dialogmarketing.

Zur Förderung des digitalen Arbeitens und Lernens wurden die neuen Auszubildenden-Jahrgänge mit Tablets ausgestattet, ein fachliches digitales Lernportal für die technisch-gewerbliche Ausbildung eingesetzt und digitale Tools im Rahmen der Zusammenarbeit implementiert. Zudem wurde im Sommer 2020 das Onboarding erfolgreich in einem hybriden Format durchgeführt.

Integration von Flüchtlingen

Nach dem erfolgreichen Start des Flüchtlingsprojekts in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017 hat die HOCHBAHN bis zum 31. Dezember 2020 insgesamt 52 der bislang 123 am Ausbildungsprogramm beteiligten Einwanderinnen und Einwanderer in den Busfahrdienst übernommen. Im Jahr 2020 wurden zwei Ausbildungslehrgänge mit insgesamt 37 Teilnehmenden gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch im Jahr 2021 vorgesehen.

Diversity

Homeoffice-Befragung

Eine vielfältige Belegschaft hat unterschiedliche Bedürfnisse hinsichtlich Arbeitszeit und Arbeitsort. Die Betrachtung dieses Themas ist auch ein Teil des Diversity Managements. Im Corona-Jahr 2020 lag ein besonderes Augenmerk auf dem mobilen Arbeiten. Während der Zeit des Lockdowns wurde, wissenschaftlich begleitet von Frau Prof. Prisc Brosi (Kühne Logistics University), eine dreiteilige Befragung zum Thema Homeoffice unter denjenigen Mitarbeitenden durchgeführt, die in dieser Phase ganz oder teilweise von zu Hause gearbeitet hatten. Die Antworten der Mitarbeitenden haben wertvolle Hinweise darauf gegeben, wie das mobile Arbeiten bei der HOCHBAHN in Zukunft ausgestaltet werden könnte. Die gesamtheitliche Betrachtung und Weiterentwicklung dieses Themas erfolgt seit Herbst 2020 durch eine bereichsübergreifende Arbeitsgruppe.

Pride-Bus

Die HOCHBAHN hatte geplant, im Rahmen des Christopher Street Days mit einem Truck an der Pride-Parade teilzunehmen. Da diese Veranstaltung coronabedingt ausfiel, wurde stattdessen ein Bus mit der Regenbogenfahne und weiterem Queer-Design beklebt und fährt seit Ende Juli 2020 für ca. ein zwei Jahre als Pride-Bus auf verschiedenen

Linien. Damit wird ein sichtbares Zeichen in die Stadt ausgesendet, dass das Thema Queer ein Teil der inklusiven HOCHBAHN-Kultur darstellt.

Zielwerte für den Frauenanteil in Führungspositionen

Der Aufsichtsrat der HOCHBAHN hat am 12. Dezember 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil von mindestens 37,5 % für den Aufsichtsrat und von mindestens 25 % für den Vorstand beschlossen. In der Aufsichtsratssitzung am 2. März 2017 wurde nachträglich festgelegt, dass diese Quoten bis zum 31. Dezember 2020 gelten sollen. Zum Stichtag 31. Dezember 2020 liegt der Anteil von weiblichen Aufsichtsratsmitgliedern mit 31,3% unterhalb der angestrebten Zielgröße. Der Frauenanteil des Vorstandes entsprach mit 25 % dem Zielwert.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 2. März 2017 über seine festgelegte Geschlechterquote für die erste und zweite Managementebene unterhalb des Vorstands informiert. Entsprechend § 111 Abs. 5 und § 76 Abs. 4 AktG, welche durch das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männer an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst eingefügt wurden, haben die Gremien der HOCHBAHN die Zielvorgaben für den Frauenanteil für die erste Managementebene unter Berücksichtigung der Geschäftsführer der Tochtergesellschaften mit mindestens 28 % und für die zweite Managementebene mit mindestens 19% festgelegt. Beide Zielwerte gelten bis zum 31. Dezember 2020.

Während zum Stichtag 31. Dezember 2020 die Zielvorgabe für die erste Managementebene mit 22% verfehlt wurde, wurde die Zielvorgabe für die zweite Managementebene mit 20% erreicht. Die HOCHBAHN ist weiterhin bestrebt, die festgelegten Zielwerte für alle Managementebenen zu erreichen.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

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

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, ihre 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 2021 sind noch nicht quantifizierbar. Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 11. Dezember 2020 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2021.

Der Hamburg-Takt: die Nachhaltigkeits- und Resilienzstrategie für den ÖPNV

Der Beginn des Jahres 2020 stand unter der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe des Klimaschutzes. Die Bürgerschaft erhob den Klimaschutz mit der Aufnahme in die Präambel der Hamburger Verfassung zum Staatsziel. Einhergehend wurde ein Klimaschutzgesetz sowie die 1. Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes beschlossen.

Erklärtes Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen in Hamburg um 55% gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren. Um diese Vorgabe zu erreichen, hat sich die Stadt sektorenbezogene Ziele gesetzt. Mehr als ein Viertel der heutigen CO₂-Emissionen werden durch den Sektor Verkehr verursacht. Im Vergleich zu 1990 fanden hier keine nennenswerten CO₂-Einsparungen statt. Zur Umkehr dieses Trends führt der Klimaplan im sogenannten „Transformationspfad Mobilitätswende“ Maßnahmen auf, die das Erreichen der Klimaschutzziele im Sektor Verkehr bis 2030 sicherstellen sollen. Relevantester Baustein ist die ÖPNV-Strategie der Stadt: der Hamburg-Takt. Mit den Maßnahmen des Hamburg-Takts soll den Hamburger Einwohnern mehr Mobilität und mehr Lebensqualität bei weniger Emissionen geboten werden. Der Hamburg-Takt steht synonym für einen Paradigmenwechsel im ÖPNV. Ziel ist es, dass jeder überall in Hamburg binnen fünf Minuten ein adäquates öffentliches Mobilitätsangebot erreichen kann. Das beinhaltet aufgrund der dispersen Struktur Hamburgs die Integration von On-Demand- und Sharing-Angeboten in den ÖPNV. Im Kern beinhaltet der Hamburg-Takt die Philosophie, dass sich das Mobilitätsangebot

an den Menschen und ihre sich kontinuierlich verändernden Bedürfnissen ausrichten muss. Das gilt sowohl für das Angebot, als auch für den Service. Damit soll ein Modal Shift vom privaten Pkw zum ÖPNV erreicht werden. Infolgedessen soll der Modal-Split-Anteil zugunsten des ÖPNV von 22% in 2017 auf 30% in 2030 steigen.

Der Paradigmenwechsel im Angebot des ÖPNV wird bereits seit 2018 deutlich. Mit diversen Maßnahmen zur Angebotsverbesserung zum Fahrplanwechsel 2018/19 (Zuwachs +1,7% Bus, +5,2% U-Bahn) und zum Fahrplanwechsel 2019/20 (Zuwachs +4,4% Bus, +2,5% U-Bahn) wurde das Angebot im Vergleich zur zurückliegenden Dekade deutlich gesteigert.

Der Ausbau des ÖPNV war das zentrale Thema der Bürgerschaftswahl im Februar 2020. Im Ergebnis gründete die wiedergewählte rot-grüne Koalition im Juni 2020 eine eigene Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Der Hamburg-Takt wurde als relevantes Thema der Regierungsarbeit in der Legislatur 2020 bis 2025 eingestuft. Zudem wurde durch die Koalitionspartner eine Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende unter der Leitung des Ersten Bürgermeisters eingerichtet.

Der Hamburg-Takt in der Corona-Krise

Um die Geschäftsgrundlage der HOCHBAHN als öffentliches Unternehmen zu sichern, gilt es nun, die Aufmerksamkeit der HOCHBAHN auf die Rückgewinnung der Kundinnen und Kunden sowie die Kundenbindung zu richten.

Der Erfolg der HOCHBAHN hängt unmittelbar von der Fähigkeit des Unternehmens ab, so schnell wie möglich widerstandsfähig gegen die Auswirkungen der Corona-Krise zu werden. Dabei gilt es, ganz im Sinne des Hamburg-Takts, den ÖPNV an den sich ändernden Kundenbedürfnissen auszurichten.

Das Augenmerk liegt daher auf Maßnahmen, die eine hohe Relevanz für die Mobilitätswende bis 2030 haben, aber ebenso der Kundenrückgewinnung dienen. So wurde durch die HOCHBAHN ein Maßnahmenbündel geschnürt, das sogenannte Anti-Corona-Paket, das auf verschiedenen Bausteinen aufbaut.

Ein Baustein ist die Digitalisierung und Flexibilisierung von Tarif und Vertrieb. Mit der Möglichkeit zur Abo-Pause bis Ende August 2020 konnte erfolgreich der hohen Zahl an Abo-Kündigungen entgegen gewirkt werden. Zudem wurden das Abo mit der Aktion „Share your Abo“ aufgewertet. Eine weitere Maßnahme war die Einführung des

Sommertickets. Diese war eng verbunden mit dem Launch der hvv switch-App, der zentralen Mobilitätsplattform, die in Zukunft alle privaten und öffentlichen Mobilitätsanbieter der Stadt inklusive des Rechnungsprozesses in einer App integrieren soll.

Ein weiterer Baustein ist das Angebot selbst. So hat der Senat gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen entschieden, das Angebot im ersten wie auch im zweiten Lockdown weiter aufrecht zu erhalten. So kann für die verbliebenen Kundinnen und Kunden auch in der Krise ein hochattraktives ÖPNV-Angebot gewährleistet werden. Zudem wurde im ersten Lockdown beim Nachtverkehr ein zusätzliches On-Demand-Angebot mit Taxen und MOIA geschaffen.

Zur besseren Fahrgastlenkung wurde eine sogenannte Corona-Wegeleitung an ausgewählten U-Bahn-Haltestellen eingeführt. Dieses Konzept wurde von der S-Bahn Hamburg übernommen. Der Gedanke und die Weiterentwicklung der gemeinsamen Wegeleitung und einheitlichen Kundeninformation soll noch im Jahr 2021 in einem verkehrsunternehmensübergreifenden Projekt, der Innovationshaltestelle am Dammtor/Stephansplatz, als Pilot realisiert werden.

Der Hamburg-Takt nach der Corona-Krise

Vor, während und auch nach der Krise bilden die drei Systeme Schnellbahn, Bus und Fähre das Rückgrat des Hamburg-Takts. Der Ausbau des U-Bahn-Netzes ist weiterhin eines der zentralen Projekte der Stadt Hamburg (Verlängerung der U4 auf die Horner Geest und den Kleinen Grasbrook, Planung der neuen Linie U5).

Zudem muss das U-Bahn-Bestandsnetz leistungsfähig, stabil und zuverlässig ausgebaut werden. Zu erwarten ist spätestens bis Mitte der 2020er Jahre ein Fahrgastzahlenäquivalent zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019. Mit steigenden Fahrgastzahlen wird sich der Fokus wieder auf Taktverdichtungen bei der U-Bahn richten. Die kommenden Jahre werden dementsprechend zur Ertüchtigung des Bestandsnetzes genutzt.

Für die U-Bahn wurde die letztmögliche Beschaffungsoption von DT5-Fahrzeugen in einem Umfang von 32 Fahrzeugen wahrgenommen. Somit ist eine Handlungsfähigkeit für Leistungsausweitungen in Abhängigkeit von einem steilen Kurvenverlauf zur Fahrgastrückgewinnung gewährleistet.

Auch beim Bus liegt der Fokus der kommenden Jahre beim Aus- und Umbau der Infrastruktur. Die HOCHBAHN hat im Jahr 2020 mit den Planungen für einen neuen Busbetriebshof in Meiendorf begonnen.

Der Umbau der Bestandsbetriebshöfe auf die Anforderungen der E-Mobilität, auch unter Berücksichtigung von Wasserstoff, wird weiter vorangetrieben. Gleiches gilt für den Ausbau der Businfrastruktur auf der Straße.

Hingegen steht der Anstieg der Betriebsleistung bei Bus und Bahn bis 2030 in klarer Abhängigkeit zur weiteren Entwicklung des coronabedingten Mobilitätsverhaltens nach der Pandemie. Fokus der Kundenrückgewinnung in den kommenden Jahren liegt zunächst unter anderem bei weiteren Maßnahmen zur Flexibilisierung des Tarifs, aber auch dem weiteren Ausbau von switch Punkten und der Tiefenintegration weiterer Anbieter in die hvv switch-App.

Somit gilt es auch bei der Bewältigung der Krise, die langfristige Strategie der HOCHBAHN und des ÖPNV in Hamburg im Blick zu behalten. Handlungsentscheidungen werden auf die aktuelle Krise und die Kundenrückgewinnung ausgerichtet, allerdings mit Blick auf die strategische Umsetzung des Hamburg-Takts bis 2030 und somit auch auf die Verpflichtungen der Stadt zum Klimaschutz.

Der Hamburg-Takt ist somit die Nachhaltigkeits- und Resilienzstrategie für den ÖPNV in Hamburg – das gilt sowohl für die aktuelle Corona-Krise als auch für den Klimaschutz unter dem Credo „Mehr Mobilität bei weniger Emissionen“.

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.

Vier weitere Haltestellen (Landungsbrücken, Klein Borstel, Fuhsbüttel Nord und Straßburger Straße) konnten im Jahr 2020 barrierefrei in Betrieb genommen werden, sodass zum Jahreswechsel 2020/2021 nun 82 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut sind. Der Ausbaugrad beträgt somit rund 88 %.

Darüber hinaus begannen im Jahr 2020 die Bauarbeiten an vier weiteren Haltestellen (Jungfernstieg, Steinstraße, Rathaus und Mönckebergstraße). Die barrierefreie Inbetriebnahme der Haltestellen Jungfernstieg und Steinstraße ist für Frühjahr 2021 geplant.

Der Baubeginn für die Haltestellen Mönckebergstraße und Rathaus ist im Sommer 2020 erfolgt. Ab Ende Januar 2021 beginnen im Rahmen einer rund 14-monatigen Betriebsunterbrechung die Umbauarbeiten an den Bahnsteigen dieser beiden Haltestellen. Die Inbetriebnahme dieser Haltestellen kann dann voraussichtlich im Jahr 2022 erfolgen.

Die Genehmigungsverfahren für drei weitere Haltestellen (Alsterdorf, Hudtwalckerstraße und Messberg), deren Umbaubeginn für das Jahr 2022 geplant ist, sollen zum Sommer 2021 starten.

Im Jahr 2021 sollen zudem die Planungen für die Haltestellen Sie- richstraße und Saarlandstraße aufgenommen werden. Entsprechende Förderanträge für Planungsmittel werden derzeit erstellt.

Netzentwicklung U-Bahn

Ziel Hamburgs ist es, den ÖPNV künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Zum Jahreswechsel 2020/2021 waren die nachstehenden Netzerweiterungsmaßnahmen für die U-Bahn in Bearbeitung:

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

Für den Neubau der 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, Vor- und Entwurfsplanung bewilligt. Entsprechende Aufträge wurden vergeben. Die Grundlagenermittlungen sind abgeschlossen. Derzeit ist die Vorentwurfsplanung in Arbeit.

Im Herbst 2020 hat zudem der Beteiligungsauftakt stattgefunden. Hiernach wird die Haltestellenlage im Stadtteil überwiegend begrüßt. Die Themenkomplexe Zugangsanlagen, Umfeldgestaltung und Gestaltung der Haltestelle sollen im Frühjahr 2021 in einem weiteren Schritt der Beteiligung zur Diskussion gestellt werden.

Für das Projekt Verlängerung der U4 auf den kleinen Grasbrook hat die HOCHBAHN im April 2020 einen Zuwendungsbescheid über 4,4 Mio. € für Planungsleistungen bis zur Vorplanung (Leistungsphase 2 nach HOAI) 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 Anfang 2022, der Abschluss der Vorplanung für Ende 2022 geplant.

Im Projekt Verlängerung der U4 auf die Horner Geest hat die HOCHBAHN mit Schreiben vom 13. Februar 2020 den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der U4 Horner Geest vom Rechtsamt erhalten. Im September 2020 wurde der GVFG-Antrag (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) für das Projekt von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende beim zuständigen Bundesministerium BMVI zur Prüfung eingereicht.

Zum Jahreswechsel 2020/2021 finden abschnittsweise die Arbeiten zur Beseitigung etwaiger aufgefundener Kampfmittel statt. Die Transportleitung zur Abwasseraufbereitungsanlage wird derzeit ebenfalls errichtet. In der vergangenen Baumfällperiode 2019/2020 wurden im Februar 2020 bereits 190 Bäume gefällt. In der aktuellen Baumfällperiode wurden weitere 350 Bäume gefällt. Der Auftragnehmer der Vorabmaßnahmen hat seine Arbeiten größtenteils erledigt. Hierzu gehörten unter anderem die Errichtung von vier Leitungsbrücken. Am 9. Dezember 2020 wurde der Hauptauftragnehmer für den Abschnitt 1 unter Vertrag genommen. Der Spatenstich zum Bau der U4 Horner Geest hat im Februar 2021 stattgefunden.

Mit Beginn der vorbereitenden Bautätigkeiten Anfang 2020 hat ebenfalls die Baustellenkommunikation rund um die U4 Horner Geest begonnen.

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

Das Planfeststellungsverfahren für den Planungsabschnitt U5 Ost (Bramfeld–City Nord, Antrag vom 20. März 2019) wurde um einen Änderungsantrag einschließlich öffentlicher Auslegung ergänzt. Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie ist von der Planfeststellungsbehörde eine Online-Konsultation (Ersatz für Erörterungstermin) im Zeitraum 21. bis 30. Oktober 2020 durchgeführt worden. Alle Erwidernungen und ergänzenden Stellungnahmen dieses Verfahrensschrittes konnten bis Anfang 2021 durch die HOCHBAHN übergeben werden. Im November 2020 reichte die HOCHBAHN bei der Planfeststellungsbehörde einen zweiten Änderungsantrag ein.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden die Planungen sowie die Abstimmungen mit den städtischen Dienststellen, Fachgutachtern und Anliegern planmäßig so weit vorangetrieben, dass unmittelbar nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses die Hauptbauleistungen ausgeschrieben werden können. Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgrund der vorgenannten Umstände erst im 1. Halbjahr 2021 erwartet. Der Baubeginn wird unverändert für Ende 2021 angestrebt.

Die Baustellenkommunikation zum Baustart für den ersten Abschnitt der U5 von Bramfeld bis zur City Nord befindet sich in Vorbereitung. Ein erster Baustein ist ein öffentlicher Prozess zur Suche und Festlegung der finalen Haltestellenamen, die fortan in der Kommunikation verwendet werden sollen.

Das Entsorgungsmanagement für die nicht bzw. nur gering belasteten Aushubböden wurde soweit fortgeführt, dass für eine Zwischenlagerfläche im Hamburger Hafen ein Letter of Intent (LOI) mit der Hamburg Port Authority sowie ein Vorvertrag mit HOLCIM als Betreiber des zu verfüllenden Steinbruchs geschlossen werden konnte. Die Planungen für die Zwischenlagerfläche starteten 2020, das notwendige Genehmigungsverfahren soll 2021 eingeleitet werden. Das Projekt U5 Ost befindet sich im avisierten Kostenrahmen.

Im Planungsabschnitt U5 Mitte (City Nord – Innenstadt – Arenen) konnten in allen Abschnitten die Vorplanungen soweit fortgeführt werden, dass Ende 2020 die gewählten Trassenlagen aller Abschnitte durch die politischen Gremien bestätigt worden sind. Dieser Prozess endete mit der Information und Beteiligung des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft am 5. Januar 2021. Parallel haben umfangreiche Presseberichterstattungen sowie stadtweite kommunikative Begleitungen stattgefunden.

Mit dem UKE wurde ein LOI für eine Haltestelle auf dem Klinikgelände geschlossen.

Im Jahr 2021 werden die laufenden Vorplanungen abgeschlossen und die Ausschreibungen für die folgenden Planungsphasen vorbereitet. Gemäß den Abstimmungen zwischen der FHH und HOCHBAHN konzentrieren sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen zunächst auf einen Abschnitt östlich der Alster (zwischen City Nord und Beethovenstraße). Der Zuwendungsantrag wird im 1. Halbjahr gestellt und soll Mitte 2021 durch die FHH bewilligt werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, in besonders komplexen Teilabschnitten, unter anderem im Innenstadtbereich und im Bereich der Arenen, die Vorplanungen weiter zu qualifizieren.

Projekt hvv switch

Mit dem erfolgreichen öffentlichen Launch der Mobilitätsplattform im Juni 2020 wurde ein zentraler Meilenstein im Projekt hvv switch erreicht. Mit dem Start wurde dem Nutzer in der App die Möglichkeit eines schnellen HVV-Ticket-Kaufs geboten, ergänzt um den sogenannten tiefenintegrierten Service von MOIA. Die Mobilitätsplattform ermöglicht es dem Nutzer, den Ticketkauf bzw. die MOIA-Nutzung als „Service aus einer Hand“ zu buchen, begonnen bei der initialen Registrierung über die Auswahl eines Angebotes bis hin zur Nutzung und Abrechnung. Zusätzliche Registrierungen bei MOIA oder die Nutzung einer weiteren App sind nicht erforderlich.

Zugleich wurde die Marke „switchh“ durch „hvv switch“ abgelöst. hvv switch fungiert als Signal für ein neues Mobilitätsverständnis und Angebot in und um Hamburg. Mit hvv switch werden die Vorteile aus zwei Welten zusammengebracht: der HVV als die Marke der Hamburger Metropolregion, die für zuverlässigen, modernen ÖPNV steht, und alle relevanten Sharing-Angebote als optimale Ergänzung zum ÖPNV.

Im weiteren Verlauf wird die Mobilitätsplattform sukzessive um neue Mobilitätsangebote und Funktionen erweitert. So wird mit SIXT share der erste Carsharing-Dienst in die Mobilitätsplattform integriert und dem Nutzer über die hvv switch-App zugänglich gemacht. Parallel ist geplant, mit den Realisierungsarbeiten für die Tiefenintegration des zweiten Carsharing-Dienstes Miles sowie des Scootersharing-Anbieters TIER zu starten. Darüber hinaus soll im zweiten Quartal das Angebot der hvv switch Punkte in die Mobilitätsplattform eingebunden werden, so dass die Nutzer über die hvv switch-App Informationen über Standorte, verfügbare Fahrzeuge und freie Stellplätze erhalten können. Bis zum Sommer 2021 soll zudem ein erster Pilot für ein digitales Mobilitätsbudget umgesetzt werden. Zielgruppe sind Unternehmen, die ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Mobilitätsbudget für geschäftliche und ggf. auch private Nutzung zur Verfügung stellen wollen. Mit Blick auf den im Oktober 2021 stattfindenden ITS-Weltkongress wird insbesondere im ersten Halbjahr 2021 auch der Realisierung und Erprobung der neuen Check-in/Be-out-Funktionalität eine große Aufmerksamkeit zukommen.

Im weiteren Verlauf des Jahres 2021 bis ins Jahr 2022 hinein sollen neben allgemeinen Funktionserweiterungen, wie der Einbindung neuer Zahlungsmethoden, weitere Mobilitätsangebote wie StadtRAD, SHARE NOW, Cambio und Hansa Taxi tiefenintegriert werden.

Die Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform erfolgt im Jahr 2021 auch im Kontext des Reallabors Digitale Mobilität. Dieses dient der praktischen Erprobung verschiedener Mobilitätslösungen in und um Hamburg und wurde von der Nationalen Plattform Zukunft Mobilität initiiert, einem von der Bundesregierung eingesetzten Gremium zur Beobachtung und Analyse gegenwärtiger und zukünftiger Trends im Mobilitätsbereich.

Ausgehend vom Bestand der hvv switch Punkte sollen im Jahr 2021 und in den Folgejahren weitere hvv switch Punkte realisiert werden. Zudem soll die Ausstattung der hvv switch Punkte mit Ladeinfrastruktur weiter fortgesetzt werden.

E-Bus-System

Die Stadt Hamburg hat der HOCHBAHN und allen weiteren Hamburger Verkehrsunternehmen den politischen Auftrag erteilt, ab 2020 ausschließlich lokal emissionsfreie Busse zu beschaffen. Die komplette Flotte soll bis zum Anfang der Dreißigerjahre umgestellt sein.

Vor diesem Hintergrund wurden in den Jahren 2018 und 2019 bei der HOCHBAHN 30 Batteriebusse (20 Evobus und zehn Solaris) beschafft und in Betrieb genommen. Darüber hinaus sind insgesamt weitere 30 Batteriebusse für das Jahr 2020 bestellt worden. Bis zum Jahresende 2020 wurden hiervon sieben Batteriebusse ausgeliefert. Die ausstehenden 23 Busse sind zur Auslieferung im ersten Quartal 2021 vorgesehen. Für das Jahr 2021 ist die Beschaffung von 53 Bussen geplant.

Die Brennstoffzellentechnologie und somit der Einsatz von Wasserstoff bleiben für die HOCHBAHN eine Option, um die Reichweiten von E-Bussen deutlich zu erhöhen. Erste serienreife Batteriebusse mit Brennstoffzelle als Range Extender werden aus heutiger Sicht voraussichtlich für das 1. Halbjahr 2022 erwartet.

Neben den Fahrzeugen ist auch die Ausrichtung der Infrastruktur auf eine komplett elektrisch angetriebene Busflotte unerlässlich. Erste Maßnahmen wie die Errichtung von Ladevorrichtungen für E-Busse, Dacharbeitsplätze in der Werkstatt und die Qualifizierung des Personals, wurden bereits auf den Betriebshöfen Alsterdorf und Hummelsbüttel vorgenommen. Alle serienreifen Batteriebusse werden derzeit auf diesen beiden Betriebshöfen stationiert. Der Ausbau und die Erweiterung bereits vorhandener Kapazitäten auf dem Betriebshof Hummelsbüttel wurden im Jahr 2020 begonnen. Weitere Betriebshöfe folgen schrittweise in den Zwanzigerjahren. Auf den Betriebshöfen wird die Möglichkeit einer Nachrüstung für den Einsatz von Bussen mit Brennstoffzellentechnologie vorgehalten.

Die Neu- und Weiterentwicklung der digitalen Infrastruktur wird ebenfalls ein wichtiger Baustein für einen reibungslosen und effizienten Fahrgastbetrieb sein. In diesem Zusammenhang wird das vorhandene Betriebshofmanagementsystem (BMS) zu einem E-BMS modifiziert. Ergänzend wurde ein Last- und Lademanagementsystem (LMS), mit dem der Strombezug und die Ladevorgänge abgestimmt und optimiert werden, entwickelt. Beide Systeme werden in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und optimiert.

Nachhaltige Kapitalmarktinstrumente

Zur Umsetzung des Klimaplans der Stadt Hamburg und der Initiative „Hamburg-Takt/Integrierter ÖPNV“ wird die HOCHBAHN im Zeitraum 2021 bis 2024 voraussichtlich 2,1 Mrd. € in Fahrzeuge, Netzerweiterungs- sowie Erneuerungsprojekte investieren. Bis zum Jahr 2030 werden voraussichtlich weitere Investitionen in das Anlagevermögen in Milliardenhöhe nötig sein, um die Vorgaben des Aufgabenträgers und die damit verbundenen klimapolitischen Ziele realisieren zu können. Mittelfristig ergeben sich nach Berücksichtigung von Zuschüssen voraussichtlich Netto-Fremdfinanzierungen in Höhe von 1,4 Mrd. €.

In der Vergangenheit wurden Investitionen maßgeblich über Zuschüsse sowie klassische Fremddarlehen finanziert. Vor dem Hintergrund des zukünftig massiven Finanzierungsvolumens und der damit verbundenen Notwendigkeit der Diversifikation des Finanzierungsportfolios hat die HOCHBAHN unterschiedliche nachhaltige Kapitalmarktinstrumente sondiert, insbesondere die Begebung eines Green Bonds. In Vorbereitung auf die Begebung eines Green Bonds erfolgte durch die Agentur Fitch im September 2020 das Rating der HOCHBAHN, welches zur bestmöglichen Bewertung von AAA führte. Im Februar 2021 ist dann die Begebung eines Green Bonds in Höhe von 500,0 Mio. € erfolgt.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die im Folgenden dargestellte Ergebnisentwicklung basiert auf dem am 11. Dezember 2020 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2021. Die Coronavirus-Pandemie hat weiterhin gravierende Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung. Eine aktualisierte Wirtschaftsplanung liegt derzeit nicht vor. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Ergebnis 2021 verweisen wir auf die Ausführungen im Risikobericht.

Für das Jahr 2021 ist demnach ein Fehlbetrag in Höhe von 206,0 Mio. € geplant. Hieraus abgeleitet ergeben sich ein EBITDA von -75,3 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 75,3 %. Die Ergebnisverschlechterung im Jahr 2021 im Vergleich zu 2020 resultiert vor allem aus der

Tatsache, dass im Jahr 2020 aus den Bescheiden zum Rettungsschirm ein Ertrag in Höhe von 104 Mio. € verbucht werden konnte. Für 2021 wurde im Wirtschaftsplan nichts Äquivalentes berücksichtigt. Darüber hinaus ergeben sich Kostensteigerungen aus der Umsetzung der politischen Ziele mit dem Ausbau des Leistungsangebots sowie mit der Beschaffung von ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen ab 2020. Hieraus resultieren vor allem bei den Produktionsfaktoren Personal, Material und Energie deutliche Kostensteigerungen. Hinzu kommen steigende Kapitalkosten einerseits aus Fahrzeugbeschaffungen (DT5-Fahrzeuge und lokal emissionsfreie Busse) und andererseits notwendigen Investitionen in die Infrastruktur.

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) beziehungsweise positiven (Chancen) Prognose beziehungsweise 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 (> 10 Mio. €). Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist mit unwahrscheinlich, möglich bzw. wahrscheinlich anzugeben. Wesentliche Risiken sind durch eine mittlere bzw. starke

Auswirkung sowie einen möglichen bzw. wahrscheinlichen Risikoeintritt definiert. Für die Bestimmung der Auswirkung ist die Netto-Position festgelegt.

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 12 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 wesentliche Risiken für die HOCHBAHN dargestellt sowie die Gesamtrisikoposition zum Ende des Jahres 2020 erläutert:

Unzureichende Anhebung des HVV-Tarifs

Der HVV-Tarif bzw. die Tarifstruktur werden jährlich an die allgemeine Kostenentwicklung angepasst.

Vor der Coronavirus-Pandemie bestimmten das 365-Euro-Ticket oder der kostenlose Nahverkehr die politischen Tariffdiskussionen im ÖPNV in Deutschland, so auch in Hamburg. Ein 365-Euro-Abo für Hamburg entspricht einer Absenkung des Preises um ca. 65 % und führt zu Einnahmenverlusten. Ein so massiver Eingriff in die Tarifsystematik ist ohne Gegenfinanzierung durch die Aufgabenträger nicht auszugleichen.

Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen der Coronavirus-Pandemie ist das bisherige Verfahren zur Tariffortschreibung ausgesetzt. Das aktuelle System orientiert sich ausschließlich an der Inflationsrate. Dies kann dazu führen, dass Kostensteigerungen der HOCHBAHN (u.a. für Kraftstoffe, Personal) nur unzureichend abgebildet werden. Die jährliche Fortschreibung für 2021 betrug im Durchschnitt 1,4 %. Die Preisfestsetzung erfolgte diesmal ohne das Indexverfahren und ohne Strukturzuschlag.

Auswirkung von Baustellen

In den kommenden Jahren ist im HVV-Schnellbahnnetz mit einer Vielzahl von größeren Bautätigkeiten in Verbindung mit dem Neu- und Ausbau sowie der Wartung des Netzes zu rechnen. Dies betrifft sowohl die U-Bahn-Infrastruktur der HOCHBAHN als auch das S-Bahn-Netz, welches sich im Eigentum der Deutschen Bahn befindet.

Diese fremden und eigenen Baumaßnahmen führen zu einem reduzierten Verkehrsangebot bzw. zur vollständigen Einstellung der Verkehre auf den betreffenden Streckenabschnitten, welche sich erheblich auf die Fahrgastzahlen auswirken und nicht in jedem Fall mit Sicherheit vorher bestimmbar sind. Zu den Risiken, die sich auf die Nachfrage auswirken, gehören ferner Verzögerungen im Baufortschritt, ein fehlendes oder nur unzureichendes Angebot von Schienenersatzverkehren sowie ein nicht den Prognosen entsprechendes Kundenverhalten in Bezug auf alternative Verkehrsangebote. Dies kann dazu führen, dass die HVV-Tarifeinnahmen und deren Verteilung geringer ausfallen als geplant.

Wettbewerbsfähiges Personalkostenniveau

Die Coronavirus-Pandemie hat zu disruptiven Veränderungen in der Arbeitswelt geführt, die durch die Verlagerung einer Vielzahl von Tätigkeiten ins Homeoffice und durch den Einsatz digitaler Telefonie und Video-Konferenzen entstanden sind. Diese rasante Entwicklung der Digitalisierung wird die Arbeitswelt und das private Umfeld kurz- und mittelfristig weiter verändern und damit auch die Anforderungen an künftige Bewerber.

Die HOCHBAHN erwartet mittelfristig unverändert ein Rekrutierungsrisiko in praktisch allen Bereichen des Unternehmens. Das Risiko wird aus heutiger Sicht mittelfristig als stetig steigend bewertet. Allerdings wird aktuell eine erhöhte Nachfrage qualifizierter Bewerber als Auswirkung der durch die Coronavirus-Pandemie gewachsenen Unsicherheit im Arbeitsmarkt beobachtet. Diese Entwicklung wird jedoch als vorübergehend eingestuft. Trotz dieser verbesserten Bewerberlage wird das Vergütungsniveau für den Rekrutierungserfolg ein wesentlicher Erfolgsfaktor bleiben.

Die weitere Entwicklung des Arbeitsmarktes wird deshalb aufmerksam beobachtet.

Coronavirus-Pandemie

Die Coronavirus-Pandemie ist im Hinblick auf ihre gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung beispiellos. Auch mehr als ein Jahr nach dem Ausbruch sind die Folgen noch immer nicht seriös bewertbar. In der Metropolregion Hamburg werden das pandemische Geschehen und die vom Senat der FHH verordneten Maßnahmen aufmerksam verfolgt. Die konkreten Auswirkungen auf die HOCHBAHN-Gruppe sind aus heutiger Sicht kaum vorhersehbar.

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

Zu Beginn der Pandemie im Frühjahr 2020 hat die HOCHBAHN einen Einsatzstab als zentralen Ansprechpartner für die Hamburger Gesundheitsbehörde ins Leben gerufen. Ferner werden die Empfehlungen des Robert-Koch-Instituts im Umgang mit der Pandemie verfolgt, auf ihre betriebliche Umsetzbarkeit hin überprüft und konkrete Maßnahmen für die HOCHBAHN entwickelt. Dieser Maßnahmenkatalog wird ständig aktualisiert und steht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens über das Mitarbeiterportal mit hilfreichen Informationen und Hinweisen zur Verfügung.

Die Ziele dieses Maßnahmenkatalogs bestehen darin

- die Fahrgäste und die Beschäftigten vor einer Infektion zu schützen sowie
- einen stabilen U-Bahn- und Busbetriebs sicherzustellen.

Grundsätzlich kann die Pandemie alle internen Prozesse und Organisationseinheiten betreffen. Mit dem Ziel, Schäden abzuwenden und Risiken zu minimieren, haben Arbeitsgruppen unternehmensweit die wesentlichen internen Abläufe auf ihre „Pandemieanfälligkeit“ überprüft und Bewältigungsstrategien entwickelt.

In den Technikbereichen der HOCHBAHN sind bisher keine Einschränkungen infolge der Pandemie aufgetreten. Um einer möglichen pandemiebedingten Unterbrechung der Lieferketten bei Ersatzteilen vorzubeugen und U-Bahn- und Bus-Fahrzeuge einsatzbereit zu halten, wurde eine zusätzliche Bevorratung bei Ersatzteilen durchgeführt. Beim Werkstattpersonal wird mit mehreren voneinander unabhängigen Bereitschaftsgruppen gearbeitet. Ein pandemiebedingter Ausfall einer einzelnen Gruppe gefährdet daher nicht den Werkstattbetrieb im Ganzen. Eine Unterbrechung der Lieferkette bei wichtigen Ersatzteilen oder der Ausfall einer größeren Anzahl von Werkstattmitarbeiterinnen und -mitarbeitern kann dazu führen, dass Busse und / oder U-Bahn-Fahrzeuge nicht einsatzfähig sind.

Im Bus- und U-Bahn-Fahrdienst sowie in den dazugehörigen Betriebsfunktionen (z. B. Dienst- und Umlaufplanung) kann ein pandemiebedingter Ausfall des Personals die Aufrechterhaltung eines stabilen Betriebs erheblich gefährden.

Sowohl eine Unterbrechung der Lieferketten wie auch der Ausfall von Werkstatt- bzw. Fahrdienstmitarbeiterinnen und -mitarbeitern können dazu führen, dass die HOCHBAHN den zugrundeliegenden Fahrplan nicht erfüllen kann. Ein stabiler Betrieb wäre nicht sichergestellt. Die der HOCHBAHN zufallenden HVV-Einnahmen würden geringer ausfallen, was zu einem höheren Fehlbetrag führen würde. Die Auswirkungen können wesentlich sein.

Ein weiteres wesentliches Risiko für die HOCHBAHN besteht in der Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Metropolregion und den daraus resultierenden HVV-Einnahmen. Die verstärkte Verlagerung der Arbeit ins Homeoffice als unmittelbarer Folge der Pandemie sowie die vermehrte Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Arbeit, haben in einzelnen Monaten des abgelaufenen Geschäftsjahrs zu Fahrgastrückgängen von bis zu 70% im Vorjahresvergleich geführt.

Für 2021 geht der HVV in seiner jüngsten Prognose nicht von der Aufholung der Fahrgastzahlen auf das Niveau vor der Pandemie aus. Diese Prognose beinhaltet die massiven Auswirkungen des Lockdowns von November 2020 bis Februar 2021. Aktuell werden Mindereinnahmen von 77,0 Mio. € erwartet, die in der Planung nicht enthalten sind. Zur Bewältigung dieses Risikos ist eine Fortschreibung des Budgets in der Vorbereitung. Fehlbetrag und Ergebnisausgleich werden sich erhöhen. Die Fortschreibung ist durch den Aufsichtsrat zu genehmigen.

Aufgrund der erheblichen Einnahmeausfälle durch die Pandemie hat der Bund zur Finanzierung des ÖPNV die Regionalisierungsmittel für das Jahr 2020 auf 2,5 Mrd. € erhöht. Die Beantragung von Mitteln aus diesem ÖPNV-Rettungsschirm durch die HOCHBAHN erfolgte per Ende September 2020. Für 2020 konnten Erträge aus den gewährten Billigkeitsleistungen in Höhe von 104,0 Mio. € verbucht werden.

Zusammenfassende Risikoposition

Im Jahr 2020 wurden turnusgemäß zwei RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Ad-hoc-Meldungen für unerwartet aufgetretene wesentliche Risiken erfolgten nicht. Zum Jahresende wurden bei der HOCHBAHN 86 Risiken identifiziert. Hiervon entfielen 25 auf die Kategorie „Technik/Organisation“, 24 auf „Kunden-/Lieferantenbeziehungen“, 16 auf „Allgemeine Rahmenbedingungen“, zwölf auf „Markt“ sowie zwei auf „Konzern“-Belange. In der Gesamtzahl sind ferner sieben „Coronavirus-Pandemie“-Risiken enthalten.

Im Hinblick auf die Risikolage ist die „Coronavirus-Pandemie“ das derzeit alles überlagernde Thema. Die alternativlosen Vorgaben der Politik zur Bekämpfung der Pandemie führen im gesamten ÖPNV zu massiven Fahrgastrückgängen und damit zu ausbleibenden Erlösen in bisher nie dagewesener Dimension. Auf der anderen Seite leistet der ÖPNV auch in Zeiten der Pandemie die sichere Mobilität der Bevölkerung durch einen stabilen und verlässlichen U-Bahn- und Busbetrieb in der Metropolregion. Um dies auch künftig uneingeschränkt sicherstellen zu können, ist die Verlängerung des ÖPNV-Rettungsschirms des Bundes der richtige Weg. Diese Mittel für pandemiebedingt ausgefallene Fahrgelderlöse ermöglichen der HOCHBAHN die Chance auf einen geringeren Fehlbetrag.

Die Gesamtrisikoposition der HOCHBAHN hat sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der identifizierten Corona-Risiken naturgemäß verschlechtert. Die sogenannte RCM-Normalinventur, ohne Berücksichtigung der Corona-Risiken, führte im Ergebnis zu einer Verbesserung der Risikolage im Vorjahresvergleich.

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 ein Auszug aus der RCM-Inventur per Ende 2020.

Chancen

Im Folgenden werden die wesentlichen Chancen für die HOCHBAHN erläutert:

ÖPNV-Rettungsschirm

Aktuell gibt es Initiativen, auch für 2021 einen ÖPNV-Rettungsschirm aufzuspannen. Im Falle einer vergleichbaren Ausgestaltung ergibt sich für die HOCHBAHN eine 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 Hamburger Senats. Die HOCHBAHN trägt mit ihren

umfassenden Angebotsausweitungen und integrierten Verkehrslösungen einen 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. Diese Veränderungen und die Möglichkeiten der Digitalisierung und Elektrifizierung tragen dazu bei, 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 senken.

Während sich neue Technologien und Trends auf dem Mobilitätsmarkt rasant entwickeln, wächst vor allem die Bereitschaft des Bundes und der Stadt Hamburg, in den Ausbau des ÖPNV und die Grunderneuerung der Infrastruktur verstärkt zu investieren. Beschleunigte Planverfahren, höhere Förderquoten und ein stärkerer Mittelaufbau bestärken das Vertrauen der Stadt Hamburg in die Verkehrsunternehmen und machen es möglich, die Mobilitätswende gemeinsam auf den Weg zu bringen.

Hamburg, 30. März 2021

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Henrik Falk

Claudia Güssen

Helmut König

Jens-Günter Lang

Marktchancen

Durch den voraussichtlich auch zukünftig stetigen Nettozugang neuer 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 in die Hansestadt bergen ein höheres Potenzial für die ÖPNV-Nutzung und eine Erhöhung des entsprechenden Anteils am Modal Split des Personennahverkehrs.

Die HOCHBAHN gewährleistet, eng verzahnt mit der Wohnungspolitik des Senats, 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 gegebenenfalls auf den Kleinen Grasbrook sowie dem geplanten Neubau der U-Bahn-Linie U5 weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit besser erreichbar.

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 2020	41

Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

(€)	Anhang	2020	2019
1. Umsatzerlöse	(7)	458.215.077,82	534.339.928,05
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		29.308.260,66	29.152.105,12
3. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	132.828.736,83	54.256.214,33
4. Gesamtleistung		620.352.075,31	617.748.247,50
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-70.754.831,53	-64.740.601,32
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-170.109.312,05	-187.465.195,93
		-240.864.143,58	-252.205.797,25
6. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		-267.427.378,58	-229.500.202,63
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-61.402.824,62	-44.755.595,20
		-328.830.203,20	-274.255.797,83
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-93.343.886,76	-85.169.286,06
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-54.164.067,94	-61.026.594,92
9. Beteiligungsergebnis	(12)	6.143.656,33	9.615.095,97
10. Zinsergebnis	(13)	-22.156.322,76	-23.093.043,27
11. Ergebnis nach Steuern		-112.862.892,60	-68.387.175,86
12. Sonstige Steuern		-577.851,98	-410.168,57
13. Erträge aus Verlustübernahme		113.440.744,58	68.797.344,43
14. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00	0,00

Bilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2020

AKTIVIA (€)	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		1.936.488,00	2.584.663,00
2. Geleistete Anzahlungen		18.188.656,81	14.221.335,48
		20.125.144,81	16.805.998,48
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		215.180.035,94	157.473.365,81
2. Technische Anlagen und Maschinen		918.161.734,21	873.384.183,23
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		29.780.079,70	23.609.409,70
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		166.029.350,19	190.435.986,05
		1.329.151.200,04	1.244.902.944,79
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		135.830.465,31	135.830.465,31
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		578.476,32	706.579,11
3. Beteiligungen		155.990,25	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		12.996.624,47	11.439.717,97
		149.561.556,35	148.132.752,64
		1.498.837.901,20	1.409.841.695,91
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		27.211.280,40	25.199.987,95
	(2)		
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		16.888.279,83	19.976.774,61
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		5.516.137,35	9.089.954,16
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		230.524,78	1.563.104,22
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		44.025.124,99	29.328.761,63
5. Sonstige Vermögensgegenstände		22.667.946,89	24.377.851,97
		89.328.013,84	84.336.446,59
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		80.601.082,60	9.519.567,81
		197.140.376,84	119.056.002,35
C. Rechnungsabgrenzungsposten		5.061.371,01	436.451,20
		1.701.039.649,05	1.529.334.149,46

PASSIVA (€)	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
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		84.887.252,00	76.709.464,00
2. Sonstige Rückstellungen		117.692.327,45	123.746.647,91
		202.579.579,45	200.456.111,91
C. Verbindlichkeiten	(6)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.051.073.522,61	1.065.104.171,64
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		900.000,00	0,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		34.977.111,59	56.478.293,56
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		228.043.376,34	24.589.369,64
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		0,00	1.815,37
6. Sonstige Verbindlichkeiten		16.030.102,26	15.264.084,25
		1.331.024.112,80	1.161.437.734,46
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1.730,25	6.076,54
		1.701.039.649,05	1.529.334.149,46

Anlagenpiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft 2020

€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2020
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	36.472.405,60	485.754,47	156.170,32	240.260,96	37.042.250,71
2. Geleistete Anzahlungen	14.221.335,48	5.124.410,06	503.737,77	-653.350,96	18.188.656,81
Immaterielle Vermögensgegenstände	50.693.741,08	5.610.164,53	659.908,09	-413.090,00	55.230.907,52
II. Sachanlagen					
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	129.951.474,17	8.986.795,28	0,00	415.414,20	139.353.683,65
b) Bauten auf fremden Grundstücken					
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	129.951.474,17	8.986.795,28	0,00	415.414,20	139.353.683,65
bb) Übrige Bauten	91.866.891,76	5.283.933,25	0,00	25.522.217,12	122.673.042,13
	91.866.891,76	5.283.933,25	0,00	25.522.217,12	122.673.042,13
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	445.455.172,08	13.538.044,56	3.889.672,06	27.915.304,88	483.018.849,46
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.144.620.268,68	41.240.706,18	6.445.075,73	20.159.201,91	1.199.575.101,04
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	106.594.894,92	7.534.528,27	806.605,70	6.016.568,61	119.339.386,10
	1.696.670.335,68	62.313.279,01	11.141.353,49	54.091.075,40	1.801.933.336,60
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. GWG	122.895.447,74	9.491.634,90	933.367,50	5.492.620,99	136.946.336,13
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	190.435.986,05	80.973.124,48	250.214,22	-105.129.546,12	166.029.350,19
Sachanlagen	2.423.956.546,95	175.551.073,00	12.438.286,48	413.090,00	2.587.482.423,47
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	706.579,11	21.343,93	149.446,72	0,00	578.476,32
3. Beteiligungen	155.990,25	0,00	0,00	0,00	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.439.717,97	1.556.906,50	0,00	0,00	12.996.624,47
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	148.132.752,64	1.578.250,43	149.446,72	0,00	149.561.556,35
	2.622.783.040,67	182.739.487,96	13.247.641,29	0,00	2.792.274.887,34

	Abschreibungen				Restbuchwerte		
	Stand 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2020	Stand Vorjahr
	33.887.742,60	1.374.190,43	156.170,32	0,00	35.105.762,71	1.936.488,00	2.584.663,00
	0,00	503.737,77	503.737,77	0,00	0,00	18.188.656,81	14.221.335,48
	33.887.742,60	1.877.928,20	659.908,09	0,00	35.105.762,71	20.125.144,81	16.805.998,48
	33.990.960,02	3.759.815,35		0,00	37.750.775,37	101.602.908,28	95.960.514,15
	155.536.619,46	5.113.124,49	113.351,27	0,00	160.536.392,68	60.010.282,09	36.599.792,09
	66.953.832,19	2.152.364,37		0,00	69.106.196,56	53.566.845,57	24.913.059,57
	256.481.411,67	11.025.304,21	113.351,27	0,00	267.393.364,61	215.180.035,94	157.473.365,81
	308.074.565,85	13.156.214,33	3.886.265,93	0,00	317.344.514,25	165.674.335,21	137.380.606,23
	451.618.183,68	53.195.424,09	6.276.032,73	0,00	498.537.575,04	701.037.526,00	693.002.085,00
	63.593.402,92	5.102.715,88	806.605,70	0,00	67.889.513,10	51.449.873,00	43.001.492,00
	823.286.152,45	71.454.354,30	10.968.904,36	0,00	883.771.602,39	918.161.734,21	873.384.183,23
	99.286.038,04	8.808.395,89	928.177,50	0,00	107.166.256,43	29.780.079,70	23.609.409,70
	0,00	177.904,16	177.904,16	0,00	0,00	166.029.350,19	190.435.986,05
	1.179.053.602,16	91.465.958,56	12.188.337,29	0,00	1.258.331.223,43	1.329.151.200,04	1.244.902.944,79
	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	578.476,32	706.579,11
	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	12.996.624,47	11.439.717,97
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	149.561.556,35	148.132.752,64
	1.212.941.344,76	93.343.886,76	12.848.245,38	0,00	1.293.436.986,14	1.498.837.901,20	1.409.841.695,91

Anhang für das Geschäftsjahr 2020 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2020 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 -lagebericht 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.

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 2020 2,12 % p. a. (Vorjahr 2,52 % 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 0,47 % p. a. (Vorjahr 0,72 % p. a.) und 1,60 % p. a. (Vorjahr 1,97 % 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€	2020	2019
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.888	19.976
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.516	9.090
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.703)	(484)
davon aus sonstigen Forderungen	(2.813)	(8.606)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	231	1.563
davon aus Lieferungen und Leistungen	(231)	(1.563)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	44.025	29.329
davon aus Lieferungen und Leistungen	(34.523)	(13.278)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(9.502)	(16.051)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	22.668	24.378
	89.328	84.336

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 2020 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€ 4.841. 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 1.1.2020/ Stand zum 31.12.2020				
	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€	2020	2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	84.887	76.709
Sonstige Rückstellungen	117.692	123.747
	202.579	200.456

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€ 22.467 sowie für Anwartschaften von T€ 6.743.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von T€ 62.909 enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumswendungen, Resturlaubsansprüche, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, Prozessrisiken sowie ausstehende Rechnungen.

(6) Verbindlichkeiten

in T€	davon Restlaufzeit			
	insgesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.051.074	101.451	487.752	461.871
Im Vorjahr	1.065.104	78.719	459.040	527.345
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	900	900	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.977	34.977	0	0
Im Vorjahr	56.478	56.478	0	0
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	228.043	228.043	0	0
Im Vorjahr	24.590	24.590	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(119.325)	(119.325)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(62.758)	(62.758)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten/Forderungen	(108.718)	(108.718)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(-38.168)	(-38.168)	(0)	(0)
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Im Vorjahr	2	2	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(0)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(2)	(2)	(0)	(0)
6. Sonstige Verbindlichkeiten	16.030	16.030	0	0
Im Vorjahr	15.264	15.264	0	0
davon aus Steuern	(3.873)	(3.873)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(3.761)	(3.761)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.532)	(1.532)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(1.485)	(1.485)	(0)	(0)
Summe	1.331.024	381.401	487.752	461.871
Im Vorjahr	1.161.438	175.053	459.040	527.345

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(7) Umsatzerlöse

in T€	2020	2019
Personennahverkehr ¹	370.676	445.495
Vermietung und Verpachtung	48.221	47.498
Sonstiges	39.318	41.347
	458.215	534.340
davon aperiodisch ²	6.837	-3.767

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 2020 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€ 6.000; i. Vj. T€ -4.046) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2020	2019
Sonstige betriebliche Erträge	132.829	54.256
davon aperiodisch	3.064	21.492

(im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, aus dem Abgang von Anlagegegenständen sowie Schaden- und Kostenerstattungen für frühere Jahre)

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€ 104.048.

(9) Personalaufwand

in T€	2020	2019
Löhne und Gehälter	267.427	229.500
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	61.403	44.756
	328.830	274.256
davon für Altersversorgung	9.192	-200

(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr wurden Abschreibungen in Höhe von T€ 93.344 (Vorjahr T€ 85.169) vorgenommen. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von T€ 682 (Vorjahr T€ 773).

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen T€ 54.164 (Vorjahr T€ 61.026). Sie enthalten aperiodische Aufwendungen von T€ 1.007. Diese beinhalten im Wesentlichen nicht abziehbare Vorsteuer aus Vorjahren in Höhe von T€ 726.

(12) Beteiligungsergebnis

in T€	2020	2019
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	4.802	5.887
Erträge aus Beteiligungen	3.363	4.043
davon aus verbundenen Unternehmen	(3.363)	(3.425)
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-2.022	-315
davon aus verbundenen Unternehmen	(-2.022)	(-315)
	6.143	9.615

(13) Zinsergebnis

in T€	2020	2019
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	39	48
davon aus verbundenen Unternehmen	(39)	(48)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	208	208
davon aus verbundenen Unternehmen	(58)	(79)
davon aus der Aufzinsung von Forderungen	(121)	(113)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22.403	-23.349
davon an verbundene Unternehmen	(-6)	(-18)
davon aus Aufzinsungen	(-2.767)	(-3.380)
	-22.156	-23.093

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€	2020
Abschlussprüfungsleistungen	74
Andere Bestätigungsleistungen	10
Sonstige Leistungen	7
Steuerberatungsleistungen	0
	91

In den Abschlussprüfungsleistungen sind keine Honorare 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€ -1.573. 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 criticalterms-match-Methode keine Risiken für die HOCHBAHN.

(16) Haftungsverhältnisse

Es bestehen Verbindlichkeiten aus Bürgschaften in Höhe von T€ 4.245.

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€ 484.624. Hierin sind T€ 7.383 gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(18) Angaben zu den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern

Es sind die im Jahresdurchschnitt Beschäftigten angegeben.

	2020	2019
Personal und Betrieb	4.284	4.064
Technik	985	948
Unternehmenssteuerung und Finanzen	510	508
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	308	321
	6.087	5.841
davon Teilzeitbeschäftigte	592	529
davon weibliche Beschäftigte	1.047	968
Versorgungsempfänger*innen	76	81
Auszubildende	123	117

(19) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2020 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf T€ 1.307, die sich wie folgt zusammensetzen:

in T€	Herr Falk	Herr König	Herr Lang	Frau Güssen
Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	290	216	216	185
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	21	21	19	35
Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	108	71	71	54
Summe	419	308	306	274

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von T€ 4.928 sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt T€ 10.652. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2020 Bezüge von T€ 634 gezahlt.

(20) Organe der Gesellschaft**Mitglieder des Aufsichtsrates****Dr. Anjes Tjarks, Hamburg (seit 27. August 2020)**

Vorsitzender

Senator, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Michael Westhagemann, Hamburg (bis 27. August 2020)

Vorsitzender

Senator, Behörde für Wirtschaft und Innovation

Natale Fontana (seit 18. September 2020)

Stellvertretender Vorsitzender

Leitung Fachbereich Verkehr, ver.di

Max Leininger*, Hamburg (bis 18. September 2020)

Stellvertretender Vorsitzender

Gewerkschaftssekretär, ver.di

Martin Huber, Hamburg

Leitung Amt Verkehr, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg

Leitung Amt Vermögens- und Beteiligungsmanagement,

Finanzbehörde

Wolfgang Michael Pollmann, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Umwelt und Energie

Martin Bill (seit 27. August 2020)

Staatsrat, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Andreas Rieckhof, Hamburg (bis 27. August 2020)

Staatsrat, Behörde für Wirtschaft und Innovation

Oliver Jensen, Hamburg

Geschäftsführer, 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

Anne-Louise Quiring*, Hamburg

Gewerkschaftssekretärin, ver.di

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Vorsitzender des Betriebsrates der HOCHBAHN

Angelika Jank*, Hamburg

Raumpflegerin, TEREG Gebäudedienste GmbH

Ingomar Spieß*, Hamburg

Leitung Bereich Nachhaltige Entwicklung,

Umwelt und Arbeitssicherheit, HOCHBAHN

Stefan Uckert*, Reinbek

Techn. Angestellter, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Torsten Lux-Kremer*, Hamburg

Techniker, Mitglied des Betriebsrates der 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) Vorgänge von besonderer Bedeutung
nach dem Schluss des Geschäftsjahres**

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung sind weltweit eine Vielzahl von Menschen am Coronavirus erkrankt und das öffentliche Leben ist daraufhin drastisch eingeschränkt worden. Eine Einschätzung über die weitere Ausbreitung des Coronavirus in der Metropolregion Hamburg ist ebenso wenig möglich wie eine Prognose über den weiteren Verlauf und die Dauer der Pandemie.

Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der HOCHBAHN in Verbindung mit dem Coronavirus ergeben sich vor allem aus Einnahmeverlusten aufgrund rückläufiger Fahrgastzahlen. Ergänzend verweisen wir auf die Ausführungen im Lagebericht.

Hamburg, 30. März 2021

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

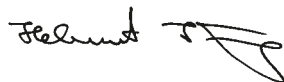
Der Vorstand



Henrik Falk



Claudia Güsken



Helmut König



Jens-Günter Lang

(22) 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.

Anteilsbesitz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
zum 31. Dezember 2020¹

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	1.610	HOCHBAHN	72,1	185	-
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	3.359	-
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	132	HOCHBAHN	100,0	4	-
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	65.987	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

Wir haben den Jahresabschluss der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 aus-reichend 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 Unvollständigkeiten, 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, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften 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 27. Mai 2021

Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Dannenbaum
Wirtschaftsprüfer

Hauschildt
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2020 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 2020 hat der Aufsichtsrat vier reguläre Sitzungen und ein schriftliches Beschlussverfahren, der Finanzausschuss zwei Sitzungen sowie ein schriftliches Beschlussverfahren und der Verkehrsausschuss zwei Sitzungen abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2020 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 dem aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Senator Michael Westhagemann für seine engagierte Tätigkeit als Vorsitzender. Anstelle von Herrn Senator Westhagemann wurde Herr Senator Dr. Anjes Tjarks am 27. August 2020 von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat und von diesem am 18. September 2020 zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Des Weiteren dankt der Aufsichtsrat den im Geschäftsjahr 2020 ausgeschiedenen langjährigen Mitgliedern Herrn Max Leininger und Herrn Staatsrat Andreas Rieckhof für ihre engagierte Tätigkeit in diesem Gremium. Als deren Nachfolger sind Herr Natale Fontana und Herr Staatsrat Martin Bill in den Aufsichtsrat eingetreten. Herr Fontana wurde am 18. September 2020 zum Nachfolger des bisherigen stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Leininger gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2020 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 17. Juni 2021



Dr. Anjes Tjarks
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Zeitraum 1.1.2020 bis zum 31.12.2020 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).

ATG Alster-Touristik GmbH (ATG)

FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)

HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)

TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

haben im Zeitraum vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2020 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:

- **4.1.5 HCGK:**

„Die Geschäftsführung stellt die Anwendung der Vorschriften des HmbGleiG (insbesondere in Bezug auf die Bestellung eines oder einer Gleichstellungsbeauftragten, die Erstellung eines Gleichstellungsplans sowie für Stellenbesetzungsverfahren) in ihrem Unternehmen und in den Mehrheitsbeteiligungen ihres Unternehmens sicher.“

Bei den Tochtergesellschaften HADAG und ATG befindet sich die Anwendung der Vorschriften in Planung. Derzeit ist die Position eines bzw. einer Gleichstellungsbeauftragten in den Gesellschaften nicht vorhanden.

- **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 TEREГ 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	47	7	11	65
HADAG				
Dr. Tobias Haack	93	13	23	129
TEREG				
Dirk Kratz	150	11	38	199
TEREG				
Karsten Rakebrandt	150	6	34	190

- **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, 25. März 2021



Dr. Anjes Tjarks
Aufsichtsrat, Vorsitzender

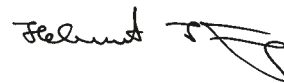
Hamburg, 25. März 2021



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: 39



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: 331



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: 111



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: 10 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: 1.262



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

	2020	2019	2018
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	458,2	534,3	537,4
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	113,4	68,8	51,0
Kostendeckungsgrad (in %)	84,7	90,1	92,2
Anlagevermögen	1.498,8	1.409,8	1.233,9
Bilanzsumme	1.701,0	1.529,3	1.339,5
Bruttoinvestitionen	224,4	324,1	292,3
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter¹	6.308	6.074	5.288
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	151,0	217,2	210,0
Personenkilometer (in Mio.) ^{2,3}	469,7	675,9	653,3
Investitionen (in Mio. €)	41,5	105,9	74,8
Busse	1.107	1.090	980
Linien	119	114	113
Haltestellen	1.425	1.402	1.353
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ^{2,3,4,7,8}	0,06123	0,06550	0,06773
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{2,3,4,5,6,7,8}	14,92	16,07	16,69
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ^{2,3,4,7,8}	0,57306	0,40044	0,41216
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{2,3,4,5,6,7,8}	139,61	98,25	101,58
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	163,4	249,5	251,9
Personenkilometer (in Mio.) ^{2,3}	975,7	1.489,6	1.504,1
Investitionen (in Mio. €)	174,4	212,4	202,6
U-Bahn-Wagen	965	929	929
Linien	4	4	4
Haltestellen	93	93	92
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer) ^{2,3,4}	0,01211	0,01268	0,01273
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Nutzplatzkilometer) ^{2,3,4,5,6}	0,00	0,00	6,04
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ^{2,3,4}	0,11416	0,07605	0,07244
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g/Personenkilometer) ^{2,3,4,5,6}	0,00	0,00	34,34

¹ Stand am 31.12. inkl. Vorstände und Auszubildende.

² 2020: vorläufige Zahlen.

³ 2019: 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: Juni 2020.

⁶ Ab dem Berichtsjahr 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.

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

