

**LAGEBERICHT &
JAHRESABSCHLUSS
2024**

INHALT

VORWORT DES VORSTANDES	4
LAGEBERICHT	6
JAHRESABSCHLUSS	30
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS	45
BERICHT DES AUFSICHTSRATS	48
ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM HAMBURGER CORPORATE GOVERNANCE KODEX (HCGK)	49
ÜBERSICHT TOCHTER- UND BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN	52
HOCHBAHN IM ÜBERBLICK	54
IMPRESSUM	55

Vorwort des Vorstandes

DIE MOBILITÄTS- WENDE VOR AUGEN – TROTZ ALLER KRISEN

Positive Nachrichten in herausfordernden Zeiten: Mehr Fahrgäste als je zuvor sind mit der HOCHBAHN unterwegs. Und sie werden künftig ein noch größeres, besseres und nachhaltigeres Angebot bekommen.

495 Millionen Fahrgäste. Das ist das beeindruckende Ergebnis im Jahr 2024. Denn es bedeutet mit satten sechs Prozent Plus gegenüber dem Vorjahr einen neuen Fahrgastrekord für die HOCHBAHN. Und es zeigt: In Zeiten, in denen wir alle mit Unsicherheiten und großen Aufgaben konfrontiert sind, bieten wir als Verkehrsunternehmen eine verlässliche Konstante für die Menschen in Hamburg. Um den ÖPNV noch attraktiver zu machen und weiter mehr Menschen für uns zu gewinnen, arbeiten wir stetig an einem Mobilitätsangebot, das für alle zugänglich, verlässlich, sicher und nachhaltig ist.

Das Erlebnis unserer Kundinnen und Kunden zu verbessern, ist dafür ein wesentlicher Schlüssel. Durch den Einsatz innovativer Technologien steigern wir kontinuierlich unsere Services. So bietet die Echtzeitanzeige in unserer hvv switch App seit 2024 eine neue Transparenz über die Standorte unserer Busse. Dies ist ein echter Mehrwert für den ÖPNV in Hamburg.

Und kommt gut an: In repräsentativen Umfragen zeigten sich zuletzt 53 Prozent der Befragten mit dem Angebot der HOCHBAHN „vollkommen“ oder „sehr zufrieden“, 40 Prozent immerhin noch „zufrieden“. In Summe liegt die HOCHBAHN damit bei der Kundenzufriedenheit deutlich über dem Branchendurchschnitt.

Große Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge

Ein starkes Signal senden wir gemeinsam mit der Stadt durch unseren großen Infrastruktur-Ausbau – trotz aller Krisen. Die Mobilitätswende zu verwirklichen und Hamburg dauerhaft zu einer lebenswerten Stadt zu machen, erfordert entschiedene Investitionen in die Zukunft. Der Bau der neuen U-Bahn-Linie U5 und die Verlängerung der U4 auf die Horner Geest schreiten voran. Zeitgleich investieren wir in unsere Fahrzeugflotten und rüsten mit dem Projekt U-Bahn100 unser U-Bahn-Bestandsnetz für einen 100-Sekunden-Takt um.

Mit einem Rahmenvertrag über 2,8 Milliarden Euro für die nächste U-Bahn-Fahrzeuggeneration haben wir 2024 den größten Einzelauftrag in der Unternehmensgeschichte der HOCHBAHN realisiert. Die neuen U-Bahnen, der DT6, werden als DT6-F (mit Fahrpersonal) im Bestandsnetz sukzessive den DT4 ersetzen und als DT6-A (ohne Fahrpersonal) auf der neuen Hamburger U-Bahn-Linie U5 vollautomatisch fahren.

Auch für bis zu 350 weitere E-Busse haben wir 2024 einen neuen Rahmenvertrag geschlossen, zudem sind nun bereits 30 Prozent unserer rund 1.100 Busse emissionsfreie Fahrzeuge. In Meiendorf bauen wir aktuell den ersten Busbetriebs-hof, auf dem nur E-Busse beheimatet sein werden. Doch der Weg zur Emissionsfreiheit wird ohne verlässliche neue Förderungen aktuell immer herausfordernder. Daher müssen wir Investitionsentscheidungen wirkungsorientierter denn je treffen – sei es bei Fahrzeugen oder bei Infrastrukturprojekten.

Auch neue Technologien wie das autonome Fahren erproben wir im Projekt ALIKE. So wollen wir Hamburgs Mobilität schon bald noch effizienter gestalten.

Verantwortungsvolle Lieferketten

Nachhaltigkeit endet bei uns nicht an den Stadtgrenzen Hamburgs. Sie bedeutet für uns auch, Sorgfaltspflichten entlang der gesamten Lieferkette ernst zu nehmen. Wir arbeiten aktiv daran, Menschenrechte und Umweltrisiken zu minimieren – ob bei der Produktion unserer E-Busse und U-Bahn-Fahrzeuge oder durch ressourcenschonende Prozesse auf unseren Baustellen in Hamburg. Die 2024 gegründete Beschaffungsinitiative mit Partnern wie der BVG und der Rheinbahn, ermöglicht es uns, Transparenz in komplexen Lieferketten zu fördern und Nachhaltigkeitskriterien konsequent in unser Lieferantenmanagement zu integrieren. Für unser Engagement wurden wir kürzlich mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis in der Kategorie Mobilitätsdienstleistungen ausgezeichnet – eine Anerkennung, die uns stolz macht und unseren Weg bestätigt.

Wirtschaftliche Stabilität und Wachstum

Insbesondere durch den Anstieg der Fahrgastzahlen war unsere wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr erfreulich. Dieser Zuwachs wurde zusätzlich durch die anhaltenden Erfolge beim Deutschlandticket unterstützt, was zu gesteigerten Verkehrseinnahmen führte. Trotz inflationsbedingt steigender Kosten für Personal, Energie und Instandhaltung, die uns wirtschaftlich vor große Herausforderungen stellen, zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr ein leicht besseres Ergebnis. Diese positive Entwicklung ist ein wichtiger Schritt auf unserem Weg hin zur Mobilitätswende für Hamburg.

Aktives Mitglied des UN Global Compact

Unser Kompass für eine nachhaltige Unternehmensführung sind die Sustainable Development Goals (SDG) des UN Global Compact. Bereits seit 2017 unterstützen wir die zehn Prinzipien sowie die SDG der Vereinten Nationen. Als aktives Mitglied im Vorstand des deutschen Netzwerks nutzen wir dieses auch als Wissensplattform, um uns auszutauschen und voneinander zu lernen.

Hamburg, den 28. März 2025

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

LAGEBERICHT

1.	GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS	7
1.1	Geschäftsmodell des Unternehmens	7
1.2	Ziele und Strategien	7
1.3	Nachhaltigkeit	8
1.4	Forschung und Entwicklung	10
2.	WIRTSCHAFTSBERICHT	11
2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	11
2.2	Geschäftsverlauf	11
2.3	Lage	14
2.4	Gesamtaussage	18
2.5	Mitarbeitende der HOCHBAHN	18
3.	PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT	20
3.1	Prognosebericht	20
3.2	Chancen- und Risikobericht	23

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Als zentrales Mitgliedsunternehmen des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) ist die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) eines der führenden Nahverkehrsunternehmen in Deutschland. Im Wege der Direktvergabe durch die Freie und Hansestadt Hamburg erbringt sie auf vier U-Bahn-, 119 Bus- und mehreren Fährlinien etwa die Hälfte aller Nahverkehrsleistungen des hvv. Mit über 6.900 Mitarbeitenden gehört die HOCHBAHN

zu Hamburgs größten Arbeitgebern. Zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen, unter anderem in den Bereichen U-Bahn-Netzausbau, Digitale Mobilität, Fahrzeug-instandhaltung und Sicherheit 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 (FHH) befindet. Organisatorisch ist das Unternehmen in vier Ressorts gegliedert.

Die Organisationsstruktur der HOCHBAHN

Vorstand			
Ressort Unternehmenssteuerung	Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit	Ressort Personal und Soziales	Ressort Technik
Vorstandsvorsitzender Robert Henrich	Merle Schmidt-Brunn	Saskia Heidenberger	Jens-Günter Lang

Das Ressort Unternehmenssteuerung wird von Robert Henrich als Vorstandsvorsitzendem geführt. Zu diesem Ressort gehören neben den Bereichen Hamburg-Takt, Marketing, Unternehmenskommunikation sowie Vertrieb und Verkehrswirtschaft verschiedene Stabsbereiche (Politik und Strategie, Bürgerbeteiligung und Information, Revision). Das Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit wird von Merle Schmidt-Brunn geführt. Es umfasst die Bereiche Controlling, Einkauf, Finanzen, Informationsmanagement, Recht und Immobilien sowie die Stabsbereiche Cybersicherheit und Nachhaltigkeit. Das Ressort Personal und Soziales wird von Saskia Heidenberger geführt. Es umfasst die Bereiche Busbetrieb, Personalmanagement, Organisation und Soziales sowie den Stabsbereich Arbeitssicherheit, Umwelt- und Datenschutz. Zum Ressort Technik, das von Jens-Günter Lang geführt wird, zählen die Bereiche Projektbau, Infrastruktur, Bustechnik und Schienenfahrzeuge sowie der Bereich U-Bahn-Betrieb.

Auch der Umstieg auf Elektromobilität im Busbetrieb wird konsequent weiterverfolgt. Der dafür notwendige Neubau von E-Busbetriebshöfen sowie die Umrüstung der bestehenden Busbetriebshöfe sind geplant bzw. bereits in der Umsetzung. Für die langfristig geplante Verdichtung des Busnetzes sowie Taktverdichtungen auf Verbindungen mit hoher Nachfrage laufen notwendige Vorbereitungen der Infrastruktur. Dazu zählen die Modernisierungen und Neubauten von Busumsteigeanlagen.

Die HOCHBAHN fördert innovative Mobilitätslösungen wie hvv switch, das im Berichtsjahr um eine optimierte Auskunftsfunktion mit Live-GPS-Daten erweitert wurde. Mit 1.093 hvv switch Stellplätzen und einem substanziellen Ausbau der Infrastruktur entsteht ein umfassendes Mobilitätsangebot. Diese Projekte werden durch Bundesmittel im Rahmen der Modellprojekte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gefördert.

Die im letzten Jahrzehnt in der Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung unter dem Namen „Strategische Mobilitätswende“ verankerten Ausbaupläne waren auch im Jahr 2024 Grundlage für das Handeln der HOCHBAHN. Ein wesentlicher Baustein darin ist der Hamburg-Takt. Er hat die Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds (Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr) auf 80 % aller Wege in Hamburg zum Ziel.

1.2 Ziele und Strategien

Im Projekt U-Bahn100 arbeitet die HOCHBAHN an der Digitalisierung des U-Bahn-Betriebs auf der Linie U2 zwischen Mümmelmannsberg und Christuskirche sowie auf der Linie U4. Mit dieser Teilautomatisierung wird künftig auf der Stammstrecke der U2 und auf der kompletten U4 alle 100 Sekunden eine U-Bahn fahren und mehr Fahrgäste transportieren können.

Die HOCHBAHN ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst, eine klimagerechte und zukunftsfähige Mobilität weiter voranzutreiben. Für die kommenden Jahre hat sie zentrale Maßnahmen formuliert, die dafür sorgen sollen, dass sich immer mehr Menschen für öffentliche Mobilität entscheiden und die Fahrgastzahlen der HOCHBAHN deutlich steigen.

Die Lebensqualität in der wachsenden Metropole Hamburg hängt entscheidend von der Ausgestaltung und Zuverlässigkeit eines modernen, kundenorientierten und ineinandergreifenden Mobilitätssystems ab. Die stetige Zunahme der Hamburger Bevölkerungs- und Pendlerzahlen wird das Verkehrsaufkommen im begrenzten Hamburger Verkehrsraum immer weiter erhöhen. Dieser steigende Mobilitätsbedarf wird nur dann bewältigt werden können, wenn es gelingt, mehr Menschen davon zu überzeugen, öffentliche Mobilität zu nutzen und auf die Verkehrsmittel der HOCHBAHN umzusteigen. Dies zahlt gleichzeitig auf die Klimaziele der Stadt Hamburg ein, die bis zum Jahr 2045 die Netto-CO₂-Neutralität anstrebt. Der Umstieg vom privaten Pkw auf den ÖPNV ist ein wesentlicher Hebel, die energiebedingten CO₂-Emissionen zu reduzieren, verbunden mit der Elektrifizierung der gesamten Busflotte.

Die Verbesserung und die langfristige Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und der Qualität des U-Bahn- und Busbetriebs sind dabei wesentliche Grundlagen. Alle Anstrengungen der HOCHBAHN sind darauf ausgerichtet, die Erwartungen der Kundinnen und Kunden in Bezug auf Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Sicherheit und Komfort zu erfüllen. Vor dem Hintergrund sich verändernder Ansprüche an Mobilität ist die Stärkung des Kundenfokus ein zentrales Element der Unternehmensstrategie. Ein einfacher, intuitiver und verlässlicher Kundenservice, schnelle Echtzeitinformationen sowie gut vernetzte Mobilitätsangebote bieten mehr Flexibilität und eine auf spezifische Bedürfnisse abgestimmte öffentliche Mobilität.

Die zwei Treiber der Strategie Mobilitätswende, Vergrößerung des Schienennetzes und Angebotsoffensiven im Busbereich, werden durch den fortlaufenden Ausbau der Digitalisierung ihr Potenzial zur Steigerung der Fahrgastzahlen deutlich erhöhen. Deshalb sind die zukunftsorientierten Entwicklungspfade der HOCHBAHN wie effiziente Leistungssteigerungen durch eine verstärkte Automatisierung, die Erweiterung des Verkehrsangebots durch den Einsatz selbstfahrender Busse sowie zunehmende Flexibilität in der Angebotssteuerung durch die Möglichkeiten der Künstlichen Intelligenz (KI) wesentliche Bestandteile der Unternehmensstrategie.

Als wichtige Mobilitätspartnerin der Freien und Hansestadt Hamburg formuliert die HOCHBAHN in ihrer Unternehmensstrategie ihre Rolle und Aufgaben, mit innovativen und nachhaltigen Lösungen für eine intuitive und nutzerorientierte öffentliche Mobilität zu sorgen und damit einen entscheidenden Beitrag zur langfristigen Lebensqualität in Hamburg zu leisten.

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, wobei fünf priorisierte SDGs eine besondere Relevanz für die HOCHBAHN haben: SDG 7: Bezahlbare und saubere Energie; SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum; SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur; SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden; SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz.

Das Thema Nachhaltigkeit ist integraler Bestandteil in der Unternehmensstrategie der HOCHBAHN und im Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit auf Vorstandsebene verankert. Seit 2023 ist Merle Schmidt-Brunn als Vorständin für Finanzen und Nachhaltigkeit der HOCHBAHN auch gewähltes Mitglied des Wirtschaftsboards des Vorstandes des UN Global Compact Netzwerk Deutschland e.V. Dies unterstreicht das hohe Engagement der HOCHBAHN für Nachhaltigkeit und verantwortungsvolles Handeln.

Die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen ist auch Bestandteil der Zielvereinbarungen der Vorstände und Führungskräfte. Für das Jahr 2024 wurden konkrete Nachhaltigkeitsziele festgelegt. Sie stehen im Kontext einer nachhaltigen Unternehmensführung im Einklang mit der Beschaffung von lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen. Das Maß der Zielerreichung wird über diesen Ansatz bei der Festlegung der variablen Vergütung berücksichtigt. Des Weiteren bestehen unterschiedliche Formate, um unternehmensweit für Nachhaltigkeit in den Prozessen zu sensibilisieren und die Mitarbeitenden aktiv in die Umsetzung einzubeziehen.

Mit dem Ziel, Nachhaltigkeit konsequent in alle relevanten Geschäftsprozesse zu implementieren, hat die HOCHBAHN ein internes Kennzahlensystem entwickelt, um die positiven und negativen Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeiten insbesondere auf Energie und Klima transparent intern besser steuern zu können. Die HOCHBAHN sieht den größten positiven Impact ihrer Geschäftstätigkeit in der Vermeidung von CO₂e-Emissionen durch Verkehrsverlagerung (Modal Split) vom Privat-Pkw zum integrierten ÖPNV. Im Jahr 2024 wurde die HOCHBAHN zudem mit dem deutschen Nachhaltigkeitspreis in der Kategorie Mobilitätsdienstleistungen ausgezeichnet. Diese Auszeichnung unterstreicht das hohe Engagement der HOCHBAHN für Nachhaltigkeit und verantwortungsvolles Handeln.

Menschenrechte

Die HOCHBAHN hat ein Risikomanagement für Menschenrechte und umweltbezogene Rechte implementiert. Basis dafür sind die Grundsatzerklärung über die Menschenrechtsstrategie der HOCHBAHN sowie die Richtlinie zum menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risikomanagement im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG). Im Berichtsjahr 2024 wurde daraufhin eine Risikoanalyse für den eigenen Geschäftsbereich durchgeführt. Für die identifizierten prioritären Risiken wurden zudem geeignete Präventionsmaßnahmen bestimmt. Die Risiken in Bezug auf die direkten Zulieferer der HOCHBAHN werden mithilfe eines IT-Tools analysiert. Das Tool wertet Länder-, Branchenrisiken sowie Informationen aus Dokumenten- und Medienscreenings aus. Zulieferer, bei denen die Analyse ein erhöhtes Risiko ermittelt, werden aufgefordert, an einem Nachhaltigkeits-Rating teilzunehmen und weiterführende Informationen über die eigene Nachhaltigkeitsleistung bereitzustellen. Anhand des von unabhängigen Analysten erstellten Ratings bewertet und priorisiert die HOCHBAHN die noch verbleibenden Risiken und implementiert Präventionsmaßnahmen oder führt bereits bestehende fort bzw. passt diese an. Die Ergebnisse beider Risikoanalysen wurden in der Grundsatzklärung über die Menschenrechtsstrategie der HOCHBAHN aktualisiert und im ersten Bericht der HOCHBAHN zum LkSG veröffentlicht.

Die Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und Dienstleister der HOCHBAHN und ihrer Tochtergesellschaften sind verpflichtender Vertragsbestandteil der HOCHBAHN-Beschaffungsvorgänge. Weitere Elemente der Sorgfaltspflichten sind das Hinweisgebersystem, das seit 2023 auf menschenrechtliche und umweltbezogene Beschwerden erweitert wurde, sowie die Benennung einer Menschenrechtsbeauftragten.

Um branchenweit Nachhaltigkeitsaspekte in öffentlichen Beschaffungen zu fördern, hat die HOCHBAHN gemeinsam mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und der Rheinbahn im Jahr 2024 die Brancheninitiative Nachhaltige Lieferketten im ÖPNV initiiert. Im Rahmen dieser Initiative werden Ansätze entwickelt, die eine stärkere Integration von Nachhaltigkeitskriterien in das Lieferantenmanagement ermöglichen und zu Entlastungen bei Liefernden sowie in den Beschaffungsprozessen führen.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB

Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 14. Mai 2024 für den Geltungszeitraum bis 31. Dezember 2027 eine Zielvorgabe für den Anteil von Frauen von 38,1 % in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands und eine Zielvorgabe von 37 % in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands festgelegt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 13. Juni 2024 ebenfalls für den Geltungszeitraum bis 31. Dezember 2027 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat von mindestens 43,75 % und für den Vorstand von mindestens 50 % beschlossen.

Zum 31. Dezember 2024 lag der Frauenanteil im Aufsichtsrat bei 31,3 %, im Vorstand bei 50 %, auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands bei 26,1 % und in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands bei 23,2 %.

Klimaschutz

Bereits 2019 hat die HOCHBAHN das Ziel „Klimaneutralität 2030“ bezogen auf direkte (Scope 1) und indirekte (Scope 2) Treibhausgasemissionen verabschiedet. Damit hat die HOCHBAHN ihren Anspruch und den Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens und der CO₂-Reduktionsziele der Freien und Hansestadt Hamburg konkretisiert. Wesentliche Hebel, um die direkten und indirekten THG-Emissionen bis 2030 zu reduzieren, bestehen in der Beschaffung lokal emissionsfrei angetriebener Busse und in dem Bezug von zertifiziertem Ökostrom. Im Jahr 2024 wurden auch die Emissionen vor- und nachgelagerter Prozesse (Scope 3) vollumfänglich analysiert. Ab dem Berichtsjahr 2024 werden diese Emissionen zusätzlich in der Klimabilanz ausgewiesen. Zuvor lag der Fokus auf der Betrachtung einzelner Teilbereiche in Scope 3, für die Einsparpotenziale erwartet wurden. Dies betrifft insbesondere die Planung und den Bau von Infrastrukturprojekten wie der neuen U-Bahn-Linie U5. Im Rahmen einer Überarbeitung der Klimastrategie werden die Emissionstreiber in Scope 3 im Laufe des Jahres 2025 systematisch analysiert und konkrete Reduktionsmaßnahmen festgelegt.

Neben der angestrebten Bereitstellung klimaschonender, emissionsarmer 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.

Um Risiken durch Klimaveränderungen als Folge des Klimawandels zu erkennen, hat die HOCHBAHN mit wissenschaftlicher Unterstützung durch das Climate Service Center Germany (GERICS) Klimaszenarien und deren Folgen für Hamburg betrachtet, die einen Einfluss auf Betriebsabläufe und die Infrastruktur der HOCHBAHN haben können. Insbesondere Küsten- und Binnenhochwasser, Starkregenereignisse sowie schwere Stürme stehen im Fokus für Hamburg und die HOCHBAHN. Bereits heute wird ihnen durch (infrastrukturelle) Maßnahmen begegnet, um beispielsweise das Risiko von Überflutungen von U-Bahn-Haltestellen zu reduzieren. Physische und transitorische Klimafolgerisiken sind in das konzernweite Risiko-Chancenmanagement integriert.

1.4 Forschung und Entwicklung

Zentrale Aktivitätsfelder des Unternehmensgeschehens werden bei der HOCHBAHN intensiv verfolgt, durch Forschungsprojekte wissenschaftlich begleitet und konsequent weiterentwickelt.

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

Gemeinsam mit der Hamburger Energienetze GmbH (vormals: Stromnetz Hamburg GmbH), der TU Hamburg sowie der Helmut-Schmidt-Universität ist die HOCHBAHN seit 2022 im Forschungsvorhaben KoLa (Kordinierungsfunktion des Verteilnetzes und Lastmanagement für den elektrifizierten Personenverkehr) aktiv. Im Rahmen dieses Vorhabens werden die Potenziale des zeitlich flexiblen Strombezugs zur Ladung der E-Busse der HOCHBAHN auf dem Betriebshof in Alsterdorf untersucht und neue Funktionen für das bisherige Lastmanagement der HOCHBAHN erprobt.

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

Als weiteres wichtiges Aktivitätsfeld verfolgt die HOCHBAHN das Autonome Fahren. Mit dem Projekt ALIKE soll bis zum Jahr 2026 erstmals ein Gesamtsystem zur Buchung von autonomen Shuttles im öffentlichen Verkehr aufgebaut werden. Im Fokus steht die Integration von bis zu 20 autonomen Forschungsfahrzeugen verschiedener Hersteller. Der autonome On-Demand-Dienst soll im Realbetrieb erprobt und über Apps für eine breite Gruppe ausgewählter Nutzerinnen und Nutzer digital buchbar sein. Die Projektergebnisse sollen als Basis für die Formulierung einer Perspektive und Erstellung eines Integrationskonzepts über weitere Einsatzmöglichkeiten autonomer Fahrzeuge bei der HOCHBAHN dienen.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Nachfrage im ÖPNV hat sich auch im Berichtsjahr 2024 deutlich erhöht: Mit rund 9,8 Mrd. Fahrgästen haben etwa 300 Mio. Personen mehr als im Vorjahr die öffentlichen Verkehrsmittel deutschlandweit genutzt.¹ Auch wenn der Rekordwert aus dem Jahr 2019 noch nicht ganz erreicht wurde, wertet die Branche den vor allem durch das Deutschlandticket erreichten Fahrgastzuwachs als Erfolg und sieht noch weiteres Wachstumspotenzial. Die Verkehrsbranche hofft perspektivisch auf mehr als die im Jahr 2024 bereits erreichten 13,5 Mio. Abonentinnen und Abonnenten. Damit das gelingen kann, sind politische Entscheidungen und langfristige Finanzierungsgrundlagen erforderlich. Für das Jahr 2025 haben sich Bund und Länder auf eine Fortsetzung der Finanzierung des Deutschlandtickets geeinigt. Zum Jahreswechsel 2024/2025 wurde die Preiserhöhung von 49 € auf 58 € realisiert. Ab dem Jahr 2026 bleibt die Finanzierung allerdings gänzlich ungesichert. Auch das bremst die weitere positive Entwicklung des Deutschlandtickets aus. Das für Kundinnen und Kunden sehr attraktive Deutschlandticket führt bei den Verkehrsunternehmen gleichzeitig zu deutlich sinkenden Fahrgeldeinnahmen. Bei gleichzeitig steigenden Kosten für Personal, Energie und Instandhaltung stellt dies die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich vor enorme Herausforderungen.

2.2 Geschäftsverlauf

Das Jahr 2024 war im Wesentlichen durch den Anstieg der Fahrgastzahlen auf das Vor-Corona-Niveau im Jahr 2019 gekennzeichnet. Die HOCHBAHN konnte im Jahr 2024 eine Nachfrage von rund 496 Mio.² Fahrgästen (inklusive Umsteigerinnen und Umsteiger) verzeichnen. Dieser Anstieg von 6 % im Vergleich zu 2023 entspricht der Steigerungsrate des hvv.

Mit dem Umbau der Haltestellen Meßberg und Saarlandstraße nähert sich der barrierefreie Ausbau des U-Bahn-Netztes seinem Abschluss. Die Arbeiten zur Verlängerung der U4 in die Horner Geest und an den ersten Abschnitten der U5 wurden planmäßig fortgeführt. Im Rahmen des Projektes U-Bahn100 zur Kapazitätserhöhung durch kürzere Taktfolge wurden Stellwerke und Gleisbereiche modernisiert.

Beim Bestand der U-Bahn-Fahrzeuge gab es im Berichtsjahr 2024 keine Veränderungen. Die Nachfolgeneration DT6 wurde beauftragt und die ersten Fahrzeuge dieser Generation

sollen 2028 eintreffen. Die Busflotte wurde 2024 mit 47 Solo- und 24 Gelenk-Batteriebusen planmäßig modernisiert. Im Gegenzug wurden weitere Dieselfahrzeuge ausgemustert. Zudem wurde die entsprechende Ladestruktur weiter ausgebaut und der Bau des ersten emissionsfreien Betriebshofes in Meiendorf begonnen.

Bei den Verkehrseinnahmen rechnet der hvv für das Berichtsjahr 2024 mit einer Steigerung von 5 % im Vergleich zum Vorjahreswert. Damit liegen die Erlöse jedoch noch um etwa 8 % unter den Einnahmen des Jahres 2019. Die Rückkehr auf das Vor-Corona-Niveau wird für das Jahr 2025 erwartet³. Insbesondere durch die anhaltenden Zuwächse beim Deutschlandticket konnte das Segment der Abo-/Jobtickets Zugewinne verzeichnen. Dagegen blieb das Niveau der Einzel- und Tageskarten gering. Für die HOCHBAHN wird für das Jahr 2024 von einem Anteil an den Pool-Einnahmen des hvv von 47,3 % ausgegangen. Das entspräche dem Anteil des Vorjahres.

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

	2024 ¹	2023	2022
Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)			
U-Bahn	259.364	244.541 ¹	199.016
Bus	237.081	223.531 ¹	189.399
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	496.445	468.072 ¹	388.415
Gesamtanzahl Unternehmen ³	421.978	397.861 ¹	330.153
Gesamtanzahl Unternehmen – Linienfahrgäste ⁴			
	559.638	527.654 ¹	461.243
Nutzplatzkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	9.067.176	8.821.194	8.982.663
Bus	4.741.486	4.795.776	4.588.085
Gesamtanzahl Unternehmen	13.808.662	13.616.970	13.570.748
Personenkilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.394.550	1.278.324 ¹	1.188.124
Bus	800.883	780.090 ^{1,2}	625.999
Gesamtanzahl Unternehmen	2.195.433	2.058.415 ²	1.814.123

¹ Vorläufige Zahlen

² Aktualisierte Zahlen

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

⁴ In der Zeile „Gesamtanzahl Unternehmen – Linienfahrgäste“ sind Umsteigerinnen und Umsteiger nicht berücksichtigt.

³ Abrechnungen und Informationen des hvv

¹ Pressemitteilung des VDV

² Vorläufige Angaben

Betriebsleistungen der HOCHBAHN – U-Bahn

U-Bahn	2024	2023	2022
Nutzwagenkilometer ² (in Tausend)	98.586	96.743	97.067
Nutzplatzkilometer ^{1,2} (in Millionen)	9.067	8.821	8.983
Streckenlänge ² (km)	105,8	105,8	105,8
Anzahl der Linien	4	4	4
Anzahl der Haltestellen ²	93	93	93
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h) ²	33,0 ³	32,2 ⁴	33,3

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

² Inklusive Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Nachfragestärkste Linie U1: 35,4 km/h

⁴ Wert aktualisiert

Der U-Bahn-Bereich hat im Berichtsjahr 2024 erneut eine Betriebsleistung auf hohem Niveau erbracht. Nachdem im Vorjahr baubedingt noch ein Rückgang bei den Nutzwagenkilometer verzeichnet wurde, wurde im Jahr 2024 eine Steigerung von +1,9% auf nahezu 98,6 Mio. km erzielt.

Betriebsleistungen der HOCHBAHN – Bus

Bus	2024	2023	2022
Nutzwagenkilometer (in Tausend)	58.058	58.572	56.404
Nutzplatzkilometer ¹ (in Millionen)	4.741	4.796	4.588
Streckenlänge ² (km)	1.021,6	931,2	867,8
Anzahl der Linien ²	119	117	115
Anzahl der Haltestellen	1.500	1.466	1.421
Mittlere Reisegeschwindigkeit (km/h)	18,7	18,9	18,9

¹ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

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

Im Busbereich lag die Betriebsleistung mit rund 58,1 Mio. km gemessen in Nutzwagenkilometern im Jahr 2024 nahezu auf Vorjahresniveau.

Die Entwicklung wichtiger nichtfinanzieller nachhaltigkeitsbezogener Leistungsindikatoren im Berichtsjahr 2024 stellt sich wie folgt dar:

Effizienz des Fahrzeugbetriebsenergieverbrauchs und seine CO₂e-Emissionen¹

U-Bahn	2024 ³	2023	2022	Veränderung ggü. Vorjahr ²	
				absolut	%
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer)	0,0126	0,0127	0,0126	-0,0001	-1,3
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (marktbasiert, in g/Nutzplatzkilometer) ⁴	0,576	0,487	0,444	0,089	18,2
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (standortbasiert, in g/Nutzplatzkilometer) ⁵	5,60	5,67	6,25	-0,07	-1,3
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ⁶	0,08	0,09	0,09	-0,01	-7,0
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (marktbasiert, in g/Personenkilometer) ^{4,6}	3,75	3,36	3,36	0,39	11,4
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (standortbasiert, in g/Personenkilometer) ^{5,6}	36,39	39,12	47,26	-2,73	-7,0

¹ Bezogen auf den eigenen Fahrzeugbetrieb mit Betrachtung der Vorkette der Energieerzeugung (Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger). Aufgrund des Wechsels der Bilanzierungsmethodik von CO₂ auf CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind die Zahlen nur bedingt vergleichbar mit denen des Vorjahresberichts.

² Die prozentuale Veränderung wurde unter Berücksichtigung aller Nachkommastellen berechnet und ist daher nicht direkt aus den gerundeten absoluten Zahlen nachvollziehbar.

³ Vorläufige Ergebnisse der CO₂e-Berechnung

⁴ Aufgrund des ausschließlichen Betriebs mit Fahrstrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens sechs Jahren wurde lediglich die Vorkette der Stromerzeugung mit einem Emissionsfaktor des UBA und DBEIS bilanziert (marktbasierter Ansatz).

⁵ Unter Anwendung des Emissionsfaktors für den Bundesstrommix (standortbasierter Ansatz).

⁶ Vorläufige Zahlen für 2024 und 2023

Im Vergleich zum Vorjahresniveau nahm die Nachfrage nach U-Bahn-Verkehren gemessen in Personenkilometern um 9,1% zu. Im gleichen Zeitraum nahm der absolute Fahrstromverbrauch der U-Bahn-Verkehre von 112 Gigawattstunden auf 114 Gigawattstunden um 1,5% zu.

Bezogen auf den spezifischen Energieverbrauch je Nutzplatzkilometer ergaben sich leichte Minderungen um 1,3 %. Der spezifische Energieverbrauch je Personenkilometer lag im Geschäftsjahr 2024 um 7,0 % unter dem Vorjahreswert. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der Heizgradtage von 3.148 auf 3.004, sodass der energetische Aufwand für die Beheizung der U-Bahn-Fahrzeuge niedriger war. Der Anstieg der marktbasieren spezifischen CO₂e-Emissionen von 18,2 % je Nutzplatzkilometer und 11,4 % je Personenkilometer sind im bezogenen Strom durch einen höheren Anteil von Photovoltaik bedingt. Photovoltaik weist im Vergleich zur Windkraft höhere spezifische Emissionen in der Vorkette der Stromerzeugung (Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger) auf.

Effizienz des Fahrzeugbetriebsenergieverbrauchs und seine CO₂e-Emissionen¹

Bus	2024 ³	2023	2022	Veränderung ggü. Vorjahr ²	
				absolut	%
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Nutzplatzkilometer)	0,0576	0,0615	0,0626	-0,0039	-6,4
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (marktbasieren, in g/Nutzplatzkilometer) ⁴	16,607	18,280	18,955	-1,673	-9,2
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (standortbasieren, in g/Nutzplatzkilometer) ⁵	18,84	19,85	20,14	-1,01	-5,0
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh/Personenkilometer) ⁶	0,33	0,38	0,44	-0,05	-10,8
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (marktbasieren, in g/Personenkilometer) ^{4,6}	96,43	111,44	133,97	-15,01	-13,5
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (standortbasieren, in g/Personenkilometer) ^{5,6}	109,43	120,99	142,35	-11,56	-9,6

¹ Bezogen auf den eigenen Fahrzeugbetrieb mit Betrachtung der Vorkette der Energieerzeugung (Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger). Summe aus Diesel, Ladestrom, Heizöl und Wasserstoff. Aufgrund des Wechsels der Bilanzierungsmethodik von CO₂ auf CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind die Zahlen nur bedingt vergleichbar mit denen des Vorjahresberichts.

² Die prozentuale Veränderung wurde unter Berücksichtigung aller Nachkommastellen berechnet und ist daher nicht direkt aus den gerundeten absoluten Zahlen nachvollziehbar.

³ Vorläufige Ergebnisse der CO₂e-Berechnung

⁴ Unter Anwendung von Emissionsfaktoren für flüssige Kraftstoffe aus DIN EN ISO 14083. Aufgrund des ausschließlichen Betriebs mit Ladestrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens sechs Jahren wurde lediglich die Vorkette der Stromerzeugung mit einem Emissionsfaktor des UBA und DBEIS bilanziert (marktbasierter Ansatz).

⁵ Unter Anwendung des Emissionsfaktors für den Bundesstrommix (standortbasierter Ansatz).

⁶ Vorläufige Zahlen für 2024 und 2023

Das durch eigene Fahrzeuge erbrachte Angebot des Busbetriebes (gemessen in Nutzplatzkilometern) ist im Berichtsjahr um 1 % gesunken. Im Vergleich zum Vorjahreswert stieg die Anzahl der im laufenden Betrieb eingesetzten Elektrobusse um 72 auf 293 Fahrzeuge. Somit betrug der Anteil der Elektrobusse an der gesamten Busflotte 27 %. Zugleich ist der absolute Ladestromverbrauch der Elektrobusse um 7,4 GWh bzw. 44 % gestiegen. Sein Anteil an gesamten Fahrzeugbetriebsenergieverbrauch der Busflotte erhöhte sich damit von 6,3 % auf 9,7 %. Durch den zunehmenden Einsatz energieeffizienter Batterieantriebe in der Busflotte wurde der angebotsbezogene Energieverbrauch um 6,4 % gegenüber dem Vorjahresverbrauch reduziert. Trotz der um 4 % gestiegenen Nachfrage (gemessen in Personenkilometern) konnte der nachfragebezogene Energieverbrauch signifikant um 10,8 % verringert werden.

Bei der Entwicklung der CO₂e-Emissionen der Busflotte sind konsistente Trends festzustellen. Pro Nutzplatzkilometer nahmen die spezifischen CO₂e-Emissionen um 9,2 % ab und bezogen auf die Personenkilometer sogar um 13,5 %. Durch den fortschreitenden Antriebswechsel liegen die CO₂e-Trendwerte unter Anwendung des marktbasieren Ansatzes der Ladestrombilanzierung niedriger als die Energieeffizienztrends. In gleicher Weise wie beim U-Bahn-System werden durch den ausschließlichen Bezug hochwertig zertifizierten Ökostroms lokale CO₂e-Emissionen für diesen Teil der Busantriebe vermieden.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN – U-Bahn

U-Bahn		2024		2023		2022	
Typ	Baujahre	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 ¹	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	2	1	2	1	2	1
DT3	1968–71	6	2	6	2	39	13
DT4 ²	1988–2005	504	126	504	126	504	126
DT5	2012–2022	489	163	489	163	486	162
Gesamtbestand ²	Anzahl	1.007	295	1.007	295	1.037	305
	Plätze ³		91.053		91.053		93.620
Betriebsfähiger Bestand		987	288	979	286	1.010	296

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

² Inklusive zwei Fahrzeugen (acht Wagen) der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

³ Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN – Busse³

Busse	2024	2023	2022
Stadt- und Schnellbusse ¹	430	484	521
Gelenkbusse ¹	258	272	281
Großraumgelenkbusse ¹	93	93	93
Dieselhybrid-Gelenkbusse ¹	5	20	20
Brennstoffzellen-/ Batterie-Gelenkbusse ¹	76	52	35
Hybrid-/Plug-in-Busse ¹	3	3	23
Batterie-Solobusse ¹	219	172	100
Gesamtbestand			
Anzahl	1.084	1.096	1.073
Plätze ²	89.682	90.708	89.046

¹ Niederflrbusse

² Stehplätze mit je 0,25m² berechnet

³ Fahrzeuge im Anlagenbestand

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN sind im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahreswert um 68,8 Mio. € auf 546,2 Mio. € gestiegen. Der Anstieg resultiert zum einen aus den höheren Kompensationsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket (+38,8 Mio. €). Im Vorjahr wurden diese ab Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 für acht Monate gewährt. Im Jahr 2024 wurden die Kompensationsleistungen hingegen für das gesamte Jahr berechnet. Zum anderen sind die hvv Pool-Einnahmen 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 19,7 Mio. € auf 364,0 Mio. € gestiegen.

Die Erlöse aus der Weiterberechnung von Fahrzeug-, Personal- und Sachkosten erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 10,3 Mio. € auf 96,1 Mio. €. Die wesentliche Ursache hierfür waren gestiegene Weiterberechnungen von Personal und Sachkosten (+8,4 Mio. €).

Die aktivierten Eigenleistungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 43,4 Mio. € und lagen damit um 2,7 Mio. € über dem Vorjahreswert. Dies resultiert vor allem aus gestiegenen Personalverrechnungssätzen für Eigenleistungen aufgrund tariflicher Anpassungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahreswert um 12,4 Mio. € auf 72,8 Mio. € gestiegen. Grund hierfür waren insbesondere höhere Zuschüsse für die U5 Mitte (+15,2 Mio. €). Gegenläufig wirkten sich vor allem geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (-2,8 Mio. €) aus.

Die Gesamtleistung verbesserte sich im Berichtsjahr 2024 um 97,0 Mio. € auf 785,8 Mio. €.

Der Materialaufwand ist im Vorjahresvergleich um 45,9 Mio. € auf 399,0 Mio. € gestiegen. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen gestiegene Stromkosten (+22,3 Mio. €), höhere Fremdleistungen (+21,9 Mio. €) sowie Kostensteigerungen aus dem Bus-Full-Service-Vertrag mit der Tochtergesellschaft FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG) (+5,1 Mio. €).

Die Personalaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahresniveau um 41,0 Mio. € auf 453,8 Mio. € gestiegen. Dies resultierte sowohl aus tariflichen Entgeltsteigerungen als auch aus einem höheren Personalbestand (vgl. 2.5).

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahreswert um 8,9 Mio. € auf 131,6 Mio. € gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich im Jahr 2024 um 13,1 Mio. € auf 75,6 Mio. €. Zurückzuführen war dies im Wesentlichen auf eine Spendenzahlung an die HOCHBAHN-Stiftung in 2023 (-6,0 Mio. €), geringere Buchverluste aus der Verschrottung von Anlagen (-3,4 Mio. €) (Verschrottung von DT3-Fahrzeugen in 2023) sowie geringere Werbe- und Insertionskosten (-2,9 Mio. €).

Die operative Ertragskraft der HOCHBAHN war im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahresniveau leicht gestiegen. Das EBITDA (Jahresergebnis vor Verlustübernahme, Zinsergebnis, Ertragsteuern und Abschreibungen) ist um 24,5 Mio. € auf -133,6 Mio. € gestiegen. Der Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 8,4 Mio. € auf 286,6 Mio. €.

Der Kostendeckungsgrad der HOCHBAHN lag im Jahr 2024 mit 74,1% um 3,6 Prozentpunkte über dem entsprechenden Vorjahreswert (70,5%).

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

Mio. €, %	Budget			
	2024	2024	2023	2022
EBITDA	-212,8	-133,6	-158,2	-32,8
Jahresfehlbetrag	-370,0	-286,6	-295,0	-162,0
Kostendeckungsgrad	61,9	74,1	70,5	80,9

2.3.2 Finanzlage

Die nachstehende verkürzte Kapitalflussrechnung zeigt Herkunft und Verwendung der Finanzierungsmittel im Geschäftsjahr 2024 und wird in Anlehnung an DRS 21 dargestellt. Die von der HOCHBAHN vereinnahmten Zuschüsse sind saldiert im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Finanzmittelfonds am 1.1.2024	77,9 Mio. €
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-217,3 Mio. €
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-245,4 Mio. €
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	511,0 Mio. €
Finanzmittelfonds am 31.12.2024	126,2 Mio. €

Der Finanzmittelfonds am 31. Dezember 2024 bestand aus liquiden Mitteln.

Für langlebige Investitionsgüter wird der Finanzbedarf, der nicht aus Mitteln der Innenfinanzierung und aus öffentlichen Zuwendungen aufgebracht werden kann, grundsätzlich durch langfristiges Fremdkapital gedeckt. Zur Finanzierung von Investitionen hatte die HOCHBAHN im Rahmen der Finanzierungstätigkeit bereits im Jahr 2021 einen Green Bond in Höhe von 500,0 Mio. € mit einer Laufzeit bis Ende 2031 begeben. Im Jahr 2023 wurden mehrere Tranchen von „grünen“ Schuldscheindarlehen und Namensschuldverschreibungen mit einer Laufzeit zwischen sieben bis 15 Jahren in Höhe von insgesamt 300,0 Mio. € begeben (Durchschnittsverzinsung 3,81%). Im Berichtszeitraum 2024 wurden weitere Tranchen „grüner“ Namensschuldverschreibungen mit Laufzeiten zwischen zehn und zwölf Jahren erfolgreich begeben (Durchschnittsverzinsung 3,51%). Dadurch flossen der HOCHBAHN weitere Mittel in Höhe von 150,0 Mio. € zu, die im Zuge der Mobilitätswende für die erforderlichen Investitionen in Verkehrsprojekte genutzt werden sollen.

Die Kreditverbindlichkeiten betragen zum Ende des Geschäftsjahres 794,1 Mio. €. Damit ergibt sich ein Zugang gegenüber dem Vorjahresniveau um 61,6 Mio. € beziehungsweise 8,4%. Der HOCHBAHN standen zugesagte Kreditlinien inländischer Banken in einem Gesamtvolumen von 94,8 Mio. € zur Verfügung. Die Kreditlinien sind im Rahmen der allgemeinen Geschäftstätigkeit frei verwendbar und wurden in Höhe von 4,5 Mio. € für Avalkredite in Anspruch genommen. Kurzfristig fällig sind 125,0 Mio. € der Kreditverbindlichkeiten. Die Höhe der langfristigen Kreditverbindlichkeiten (Laufzeit > 5 Jahre) betrug zum Berichtsjahresende 242,2 Mio. €.

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

Die Zahlungsfähigkeit der HOCHBAHN war im Jahr 2024 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 2024 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 658,4 Mio. € getätigt. Mit einem Anteil von 83,6 % an den Gesamtinvestitionen des Berichtsjahres lag der Schwerpunkt mit einem Volumen von 550,4 Mio. € im Betriebszweig U-Bahn einschließlich Infrastruktur. Davon entfielen auf Maßnahmen für den U-Bahn-Neubau (U5 Ost, U5 Mitte 1000, Verlängerung der Linie U4 zur Horner Geest) 352,2 Mio. € und auf die Beschaffung der neuen DT6-Fahrzeuge 53,7 Mio. €. Darüber hinaus sind auch für die Erneuerung der U1-Stellwerke 18,1 Mio. € abgeflossen. Größere Investitionen betrafen zudem die Baumaßnahmen Saarlandstraße 14,5 Mio. € und die Ausrüstung der Linie U2/U4 mit GoA2, der zweiten von vier Automatisierungsstufen für das geplante Autonome Fahren, mit 11,7 Mio. €, sowie den Oberbaumaßnahmen 10,7 Mio. €, den Neubau der Hallen 1/2c auf dem

Betriebshof Barmbek 10,6 Mio. €, den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen 9,0 Mio. € und in die Beschaffung von Akkulokomotiven 7,9 Mio. €. Des Weiteren wurden in den Neubau Betriebshof Rübenkamp 6,1 Mio. €, in die Erneuerung Betriebshof Saarlandstraße 5,9 Mio. €, in das Brückenbauprojekt Wandsbek-Gartenstadt 5,5 Mio. €, und in den Ersatz der Kommunikationstechnik 4,7 Mio. € investiert. Weitere Investitionen im U-Bahn-Bereich betrafen die Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrzeuge und Anlagen.

Im Betriebszweig Bus wurden insgesamt 99,8 Mio. € investiert, davon 61,7 Mio. € für Busbeschaffungen, 9,4 Mio. € in den Neubau Busbetriebshof Meiendorf, 15,4 Mio. € in die Elektrifizierung von Busbetriebshöfen, 5,5 Mio. € in die Erweiterung des Busbetriebshofes Hummelsbüttel, 3,0 Mio. € in die Koordinierungsplattform/Lademanagementsystem und 1,3 Mio. € in die Erweiterung/Neubau Busbetriebshof Langenfelde.

In gemeinsame Anlagen wurden insgesamt 4,9 Mio. € investiert, unter anderem 1,5 Mio. € in die Beschaffung von Prüf- und Verkaufsgeräten, 1,2 Mio. € in die Beschaffung von Standard Hard-/Software, 0,5 Mio. € in den Umbau von Servicestellen, 0,5 in die Beschaffung von AFZS-Geräten (automatisches Fahrgastzählsystem). Zudem wurden 3,3 Mio. € in Finanzanlagen investiert.

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung im Mehrjahresvergleich:

	2024 Mio. €	2024 Anteil %	2023 Mio. €	2022 Mio. €
Investitionen				
Betriebszweig U-Bahn				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
DT6	53,7	8,1		
DT5	0,4	0,1	4,4	79,7
U-Bahn-Neubau U4	96,4	14,6	80,0	58,2
U-Bahn-Neubau U5	255,8	38,8	66,4	21,5
Neubau U-Bahn-Betriebshof Rübenkamp	6,1	0,9	0,6	0,4
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	138,0	21,1	135,6	99,1
Zwischensumme U-Bahn	550,4	83,6	287,1	259,2
Betriebszweig Bus				
Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	99,8	15,1	122,3	60,3
Zwischensumme Bus	99,8	15,1	122,3	60,3
Gemeinsame Anlagen	4,9	0,8	6,0	5,2
Finanzanlagen	3,3	0,5	2,7	2,4
Gesamtinvestitionen	658,4	100,0	418,1	327,1

Für das Jahr 2025 wird gemäß aktuellem Wirtschaftsplan mit einem deutlichen Anstieg der Investitionen auf etwa 1.269 Mio. € gerechnet. Die Schwerpunkte liegen hier vor allem auf der Netzentwicklung U-Bahn sowie der Beschaffung von U-Bahn-Fahrzeugen (DT6) und weiteren lokal emissions-freien Bussen.

2.3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der HOCHBAHN hat sich zum 31. Dezember 2024 gegenüber dem Vorjahresende um 238,5 Mio. € und damit um 11,2 % auf 2.372,6 Mio. € erhöht. Ursächlich hierfür waren auf der Aktivseite neben höheren Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg (+55,0 Mio. €)

und Einzahlungen der bei Investoren erfolgreich platzierten Emissionen, die noch nicht investiert worden sind, auf ein Tagesgeldkonto (+€ 39,4 Mio. €) insbesondere gestiegene Sachanlagen (+130,2 Mio. €) aufgrund des weiterhin hohen Investitionsniveaus (vgl. 2.3.2). Zur Finanzierung dieser Investitionen führte dies auf der Passivseite zu höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+61,6 Mio. €) sowie zu gestiegenen Verbindlichkeiten aus Anleihen (+153,7 Mio. €). Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag unverändert 167,4 Mio. €. Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote im Vergleich zum Vorjahreswert um 0,7 Prozentpunkte auf 7,1 % gesunken.

Aktiva	2024	2024	2023	2023
	Mio. €	Anteil %	Mio. €	Anteil %
Sachanlagen (einschl. immaterieller Vermögensgegenstände)	1.820,4	76,7	1.691,4	79,3
Finanzanlagen	159,8	6,7	156,6	7,3
Vorräte	44,3	1,9	39,8	1,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47,1	2,0	54,2	2,5
Flüssige Mittel	126,2	5,3	77,9	3,7
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	174,8	7,4	114,2	5,3
Summe Aktiva	2.372,6	100,0	2.134,1	100,0

Passiva	2024	2024	2023	2023
	Mio. €	Anteil %	Mio. €	Anteil %
Eigenkapital	167,4	7,1	167,4	7,8
Pensionsrückstellungen	76,7	3,2	73,9	3,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	794,1	33,5	732,4	34,3
Anleihen	962,0	40,5	808,3	37,9
Übrige Rückstellungen	108,1	4,6	101,0	4,7
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	104,4	4,4	106,7	5,0
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	159,9	6,7	144,4	6,8
Summe Passiva	2.372,6	100,0	2.134,1	100,0

2.4 Gesamtaussage

Angesichts der herausfordernden und volatilen Gesamtlage bewertet der Vorstand der HOCHBAHN den Geschäftsverlauf im Berichtsjahr 2024 als günstig. Das im Vorjahr prognostizierte Gesamtergebnis (Jahresfehlbetrag in Höhe von 370,0 Mio. €) wurde im Wesentlichen aufgrund höherer Kompensationsleistungen für das Deutschlandticket sowie höheren hvv Pool-Einnahmen um 83,4 Mio. € übererfüllt. Gleichzeitig konnten weitere zentrale Projekte zur Erreichung der Mobilitätswende erfolgreich umgesetzt bzw. fortgeführt werden.

2.5 Mitarbeitende der HOCHBAHN

Der Personalbestand der HOCHBAHN ist zum 31. Dezember 2024 gegenüber dem Vorjahresende um 265 Beschäftigte gestiegen.

	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021
Vollzeitkräfte	5.889	5.725	5.491	5.469
Teilzeitkräfte	858	763	694	656
Vorstandsmitglieder	4	4	3	4
Auszubildende	159	153	141	155
Mitarbeitende gesamt	6.910	6.645	6.329	6.284

Tarifpolitik

Der Entgelttarifvertrag wurde durch die Gewerkschaft ver.di fristgerecht zum 30. Juni 2024 gekündigt.

Die Tarifverhandlungen begannen am 17. Juni 2024. Weitere Verhandlungsrunden fanden am 28. Juni, am 3. Juli sowie am 12. Juli statt. Streikmaßnahmen wurden nicht ergriffen. Am 12. Juli 2024 konnte eine Einigung erzielt werden. Diese umfasste folgende Kernpunkte:

- Im Zeitraum 1. Juli 2024 bis 31. Dezember 2024 werden die tariflichen Entgelte nicht angehoben („Nullmonate“).
- Die tariflichen Entgelte steigen ab dem 1. Januar 2025 um 2,4 %, mindestens 120 €. Die Ausbildungsvergütungen steigen ab dem 1. Januar 2025 um einheitlich 120 €.
- Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 18 Monate (1. Juli 2024 bis 31. Dezember 2025).

Bereits zum 31. Dezember 2023 wurde auch der Manteltarifvertrag der HOCHBAHN seitens der Gewerkschaft ver.di gekündigt. Die Tarifverhandlungen dazu wurden Ende Januar 2024 aufgenommen und von ver.di durch Warnstreiks begleitet. Am 8. März 2024 konnte eine Einigung erzielt werden. Der neue Manteltarifvertrag trat rückwirkend zum 1. Januar 2024 in Kraft und hat eine Laufzeit bis 31. Dezember 2025. Die Wochenarbeitszeit der Beschäftigten wird bei vollem Lohnausgleich schrittweise bis Mitte 2027 auf 37 Stunden reduziert. Zudem steigt der Urlaubsanspruch ab 2026 um einen Tag auf 31 Tage und weitere Verbesserungen für die Beschäftigten wurden in Bezug auf Schichtzulagen, Kinderkrankengeld und Elterngeld vereinbart.

Berufsausbildung/Duales Studium

Im Berichtsjahr 2024 hat die HOCHBAHN durchschnittlich 145 Auszubildende und dual Studierende in 28 verschiedenen Berufsbildern und Studiengängen ausgebildet, darunter auch acht Auszubildende in Teilzeit. Die Frauenquote unter den Auszubildenden und dual Studierenden betrug im Jahr 2024 durchschnittlich 22,4 % und im technisch-gewerblichen Bereich 7,7 %.

Die HOCHBAHN hat 2024 ihr Ausbildungsangebot um den Ausbildungsberuf „Fachkraft für Schutz und Sicherheit“ in Kooperation mit der Beruflichen Schule gewerbliche Logistik und Sicherheit und um den Ausbildungsberuf „Kaufleute für Büromanagement“ in Kooperation mit der Berufsschule City Nord in Hamburg erweitert. Von den 43 Auszubildenden und dual Studierenden wurden 38 (88 %) im Jahr 2024 nach Abschluss ihrer Ausbildung übernommen. Aus diesem Kreis haben 18 Personen ihre Abschlussprüfung vorgezogen und somit vorzeitig ausgelernt. Im Jahr 2024 wurden erneut drei Absolventinnen und Absolventen von der Handelskammer Hamburg als Jahrgangsbeste in den Ausbildungsberufen Kaufleute für Dialogmarketing, Fachkraft im Fahrdienst und Elektroniker*innen für Informations- und Systemtechnik geehrt.

Personalentwicklung und Weiterbildung

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die wichtigste Ressource des Unternehmens, da ihre Fähigkeiten und Qualifikationen sich direkt auf den Unternehmenserfolg auswirken. Die Gewinnung und Beschäftigung qualifizierter sowie motivierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie deren Förderung und Bindung an das Unternehmen durch die Etablierung einer starken Arbeitgebermarke sind zentrale Aufgaben der Personalarbeit in einem herausfordernden, sich fortlaufend wandelnden Arbeitsmarktumfeld.

Zentraler Bestandteil der Unternehmensphilosophie ist eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit. Dieses Ziel wird durch sichere Arbeitsplätze, leistungsgerechte Bezahlung, Anerkennung, Gestaltungsfreiraum sowie Aufstiegs- und Entwicklungschancen erreicht. Dadurch soll eine niedrige arbeitnehmerseitige Fluktuation erreicht werden und folglich ein stabiler Personalbestand, der punktuell um Nachbesetzungen altersbedingter Personalabgänge für die Erreichung der strategischen Ziele ergänzt wird.

Seit November 2024 wird im Bereich Busbetrieb mit „**#was-michbewegt**“ eine umfassende Personalentwicklungsmaßnahme für alle Busfahrerinnen und Busfahrer durchgeführt, um mehr Resilienz für den Arbeitsalltag aufzubauen. Im Busbetrieb ist ebenfalls positiv hervorzuheben, dass mit der Einführung von begleitendem Deutschunterricht in der Busfahrer*innen-Ausbildung die sprachlich bedingte Abbruchquote gesenkt werden konnte.

Integration von Geflüchteten

Nach dem erfolgreichen Start des Projekts für Geflüchtete in Zusammenarbeit mit der DEKRA und dem Jobcenter im Jahr 2017 hat die HOCHBAHN bis zum 31. Dezember 2024 insgesamt 138 der bislang 219 am Ausbildungsprogramm beteiligten Eingewanderten als Busfahrer bzw. Busfahrerinnen übernommen. Im Jahr 2024 wurden zwei weitere Ausbildungslehrgänge mit insgesamt 25 Teilnehmenden gestartet. Eine Fortführung mit weiteren Ausbildungsgängen ist auch im Jahr 2025 vorgesehen

Einstellungszahlen

Im Jahr 2024 haben 699 neue Kolleginnen und Kollegen und 38 Werkstudierende, Praktikantinnen und Praktikanten ihre Arbeit bei der HOCHBAHN aufgenommen. Der Schwerpunkt der Neueinstellungen lag auf dem Kerngeschäft: Mit 352 Personen sind über die Hälfte aller neuen Beschäftigten als Busfahrerinnen und Busfahrer tätig. Zudem konnten 95 neue Kolleginnen und Kollegen für den U-Bahn-Betrieb gewonnen werden. Auch in anderen Bereichen gab es Zuwächse: Die Technik wurde um 93 neue Mitarbeitende verstärkt und bei der Hamburger Hochbahn-Wache (HHW) kamen elf neue Kolleginnen und Kollegen hinzu. Die Verwaltung erhielt über alle Abteilungen hinweg Unterstützung von insgesamt 94 neuen Kolleginnen und Kollegen.

Darüber hinaus investiert die HOCHBAHN in die Nachwuchsförderung. Im Berichtsjahr haben 54 neue Auszubildende und dual Studierende ihre Laufbahn beim Unternehmen gestartet. Zusätzlich erhielten 38 Werkstudierende, Referendarinnen und Referendare sowie Praktikantinnen und Praktikanten wertvolle Einblicke in die berufliche Praxis des Unternehmens.

Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands

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

Erfolgsunabhängige Komponente ist in erster Linie das Grundgehalt. Die sonstigen Leistungen zählen ebenfalls zu den erfolgsunabhängigen Komponenten. Sie umfassen den geldwerten Vorteil von Sachbezügen wie die Privatnutzung von Firmenwagen sowie vergünstigte Fahrten von Ehegatten und Kindern.

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

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Nachfolgend genannte Prognose- bzw. Planwerte beruhen auf dem am 13. Dezember 2024 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2025.

Mit dem Hamburg-Takt zur Mobilitätswende

In Hamburg sollen Menschen klimaneutral und ressourcenschonend mobil sein und auf ihren privaten Pkw verzichten. Mit diesem Ziel bildet der Hamburg-Takt den Kern der Strategie Mobilitätswende und ist zentraler Bestandteil des Hamburger Klimaplanes.

Wichtiger Baustein dabei ist die Modernisierung der U-Bahn, die bis 2030 noch leistungsfähiger werden soll. Neben der Erweiterung des Streckennetzes liegt der Fokus auf der Ertüchtigung bestehender Strecken, um eine dichtere Taktung und höhere Kapazitäten zu ermöglichen. Schlüsseltechnologien wie Digitalisierung und Automatisierung spielen hierbei eine entscheidende Rolle. So wird mit dem Projekt U-Bahn100 die Teilautomatisierung der Linien U2 und U4 vorangetrieben. Außerdem sind auf der Linie U1 umfassende Stellwerkserneuerungen geplant, die nicht nur die Infrastruktur modernisieren, sondern auch die Betriebsstabilität deutlich verbessern.

Parallel zu den technischen Fortschritten bei der U-Bahn wird auch die Attraktivität der Haltestellen weiter gesteigert. Im Mittelpunkt stehen dabei Maßnahmen zur Verbesserung der Kundeninformation, Sicherheit und Barrierefreiheit. Ab der Jahresmitte 2025 wird die sogenannte Innovationsstation Jungfernstieg mit neuer, digitaler Echtzeitauskunft und einer intuitiven, ganzheitlichen Wegeleitung neue Maßstäbe setzen. An ausgewählten Haltestellen werden zudem Überwachungskameras mit KI getestet, die sicherheitsrelevante Ereignisse und Muster erkennen können. In Planung befindet sich für die Haltestelle Habichtstraße ein zusätzlicher Zugang, der die Erschließung des Umfelds deutlich verbessert. Am Schnittpunkt der Linie U3 mit der Fuhlsbüttler Straße ist eine gänzlich neue Haltestelle geplant. Der Baubeginn beider Maßnahmen ist für das Ende des Jahrzehnts vorgesehen. Darüber hinaus rückt das Thema Sicherheit verstärkt in den Fokus.

Auch im Busverkehr wird das Angebot gezielt weiterentwickelt, wobei Angebotsausweitungen derzeit auf wenige Einzelmaßnahmen wie die Verlängerung der MetroBus-Linie 4 zum Überseequartier im Frühjahr 2025 beschränkt sind. Um jedoch auf künftige Bedarfe flexibel reagieren zu können, wird die Infrastruktur umfassend erweitert.

Parallel zu den Planungen im Busbereich wird dem Einsatz von autonomen Fahrzeugen im Linien- oder On-Demand-Verkehr zunehmend eine wesentliche Rolle zuteil. Das Projekt ALIKE realisiert in Kooperation mit dem langjährigen Partner MOIA und der BENTELER-Tochter HOLON in Hamburg erstmals einen Testbetrieb autonomer On-Demand-Shuttles und schafft eine Grundlage für die Skalierung autonomer Angebote im ÖPNV. Ab Mitte 2025 wird MOIA mit VW-Fahrzeugen einen Betrieb mit Testkundinnen und Testkunden starten, die den Service über die MOIA-App und hvv switch App buchen können. Zudem werden mit den emissionsfreien HOLON Movern ab Mitte 2025 erstmals autonome Kleinbusse auf den Straßen Hamburgs getestet. Damit wird ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zum integrierten ÖPNV angestrebt.

Barrierefreier Ausbau von U-Bahn-Haltestellen

Die HOCHBAHN hat zum Jahreswechsel 2024/2025 bereits 88 der insgesamt 93 Haltestellen im U-Bahn-Netz barrierefrei ausgebaut. Der Ausbaugrad liegt damit bei 95 %. Der Umbau der verbliebenen Haltestellen sollen in den nächsten Jahren abgeschlossen werden.

Netzentwicklung U-Bahn

Ein Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg ist es, den ÖPNV im Sinne des kundenzentrierten, bedarfs- und angebotsorientierten Konzepts künftig im Wesentlichen durch eine Erweiterung des bestehenden Schnellbahnnetzes auszubauen. Zum Jahreswechsel 2024/2025 waren die folgenden Netzerweiterungsmaßnahmen für die U-Bahn in Bearbeitung:

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

Im Berichtsjahr 2024 verzeichnete die HOCHBAHN bedeutende Fortschritte beim Ausbau des U-Bahn-Netzes. Die U4-Verlängerung zum Grasbrook erreichte wichtige Meilensteine mit dem Abschluss der Vorplanung und dem Beginn der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Entwurfsplanung wurde im Dezember 2024 übergeben, wodurch die Grundlage für die Genehmigungsplanung im ersten Quartal 2025 geschaffen wurde. Ein Zuwendungsantrag für vorgezogene Leistungsphasen wurde eingereicht, um den Bauprozess zu beschleunigen.

Die U4-Verlängerung zur Horner Geest schritt planmäßig voran. Ein Meilenstein war die Inbetriebnahme der Haltestelle Horner Rennbahn im Mai 2024. Das Kreuzungsbauwerk wurde im Rohbau bis Dezember 2024 fertiggestellt. Im zweiten Bauabschnitt erreichte die Haltestelle Horner Geest einen Fertigstellungsgrad von 70 %, während die Arbeiten an der Haltestelle Stoltenstraße und am Tunnelbauwerk zu je 20 % abgeschlossen wurden.

Die Bauausführung und die laufenden Planungen für den Neubau der insgesamt ca. 24 km langen vollständig neuen U-Bahn-Linie U5 wurden im Berichtszeitraum fortgeführt. Der Abschnitt Bramfeld – City Nord befindet sich mittlerweile über die gesamte Strecke in der Ausführung. In einem weiteren Bauabschnitt wurden im Jahresverlauf 2024 umfangreiche Vorarbeiten für die Herstellung des neuen Bahnsteigs Nord der Haltestelle Sengelmanstraße ausgeführt.

Ein wichtiger Schritt für die Zukunft der U5 war die Auftragsvergabe für die neue Fahrzeuggeneration DT6-A und das Betriebsführungssystem an Alstom. Parallel dazu führte die HOCHBAHN entlang der geplanten U5-Strecke diverse Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung durch, um die Öffentlichkeit aktiv in den Planungsprozess einzubinden und Transparenz zu gewährleisten.

Projekt hvv switch

Im Jahr 2024 konnte die hvv switch App ihren Stellenwert am Markt weiter ausbauen. Sie wurde bis zum Ende des Berichtsjahres insgesamt mehr als 2 Mio. Mal heruntergeladen und über 1,4 Mio. Nutzerinnen und Nutzer haben sich erfolgreich in der hvv switch App registriert. Ende 2024 nutzten über 200.000 aktive Kundinnen und Kunden das Deutschlandticket über die hvv switch App.

Das Jahr 2024 war geprägt von umfassenden Aktivitäten für die Integration der hvv App in die hvv switch App. Mit der Einführung der Echtzeitanzeigen für HOCHBAHN-Busse konnte eine zentrale Auskunftsfunktion in der hvv switch App realisiert und ein bedeutender Meilenstein für eine noch bessere Kundenkommunikation erreicht werden. Ein weiterer wichtiger Meilenstein wurde mit der Einführung der Wallet-Funktion erreicht. Nutzerinnen und Nutzern können jetzt hvv Tickets bzw. das Deutschlandticket auf ihren mobilen Endgeräten verwenden.

Für das Jahr 2025 plant die HOCHBAHN eine Reihe von Verbesserungen und Erweiterungen der hvv switch App, um die Auskunftqualität zu optimieren und die Integration der hvv App voranzutreiben. Im Jahresverlauf soll dazu der Ticketkauf über die Auskunft realisiert werden. Zudem sollen erste Ansätze für eine präzisere Ankunftszeit und Auslastungsprognose umgesetzt sowie vorbereitende Maßnahmen zur Berücksichtigung der P+R-Auslastungsanzeigen getroffen werden. Außerdem ist für 2025 geplant, einen neuen Zahlungsanbieter (Payment Provider) zu implementieren sowie neue, zusätzliche Mobilitätsangebote in die hvv switch App zu integrieren wie das Angebot des stationsbasierten Carsharing-Anbieters cambio.

Für 2025 ist ein Netzausbau mit weiteren hvv switch Punkten vorgesehen. Neben einer punktuellen Verdichtung des bestehenden Netzes soll 2025 im Rahmen der Carsharing-Offensive der Fokus auf der Entwicklung von Standorten in den äußeren Stadtbereichen liegen. Hier sollen primär stationsbasierte Carsharing-Angebote geschaffen werden. Zudem sollen im Kontext der Strategie Mobilitätswende des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg festgelegte Abstellflächen für Mikromobilitätsangebote weiter geplant und realisiert werden.

E-Bus-System

Im Berichtsjahr wurden sämtliche für das Jahr 2023 bestellten und noch auszuliefernden Busse in Betrieb genommen sowie nahezu alle für das Jahr 2024 bestellten Busse. Zum Ende des Jahres 2024 konnte eine Verlängerung des Förderzeitraums bis zum 31. Dezember 2025 erwirkt werden. Im Jahr 2024 wurde die Ausschreibung zur Beschaffung von elektrisch betriebenen Solo- und Gelenkbusse für den Zeitraum 2025 bis 2029 erfolgreich abgeschlossen und ein Rahmenvertrag mit der Daimler Buses GmbH, Stuttgart, geschlossen.

Für das kommende Geschäftsjahr werden signifikante Fortschritte bei der Modernisierung und Elektrifizierung der Busbetriebshöfe erwartet. Die Bauarbeiten in Meiendorf und Hummelsbüttel werden voraussichtlich abgeschlossen. Für den Standort Veddel wird mit dem Abschluss der Planungsphase und dem Beginn der Bauarbeiten, vorbehaltlich der Klärung offener Fragen zum B-Plan gerechnet. Am Standort Neuland 23 wird der Abschluss der Verhandlungen zur Flächennutzung und Erbpacht angestrebt, mit dem Ziel, die Bauarbeiten im nächsten Jahr zu beginnen.

In Wandsbek wird die Fertigstellung der Elektrifizierung der ersten 67 Stellplätze und der Beginn der nächsten Ausbauphase geplant. Diese Infrastrukturprojekte sind entscheidend für die strategische Ausrichtung auf eine vollständig elektrifizierte Busflotte. Die Investitionen führen mittelfristig zu einer Senkung der Betriebskosten und einer Verbesserung unserer Umweltbilanz.

Beschaffung U-Bahn-Fahrzeuge

Für die DT5-Fahrzeugbeschaffung wurden im Berichtsjahr 2024 die Restarbeiten umgesetzt. Die HOCHBAHN verfügt aktuell über 163 Fahrzeuge (dies entspricht 489 Wagen) vom Typ DT5.

Der DT5 stellt neben dem DT4 (Ende 2024: 504 Wagen) den Grundstock der U-Bahn-Flotte dar. Ab Ende dieses Jahrzehnts steht die schrittweise Ausmusterung der seit 1989 im Einsatz befindlichen DT4-Fahrzeuge an. Neben dem Ersatzbedarf für die DT4-Fahrzeuge werden zukünftig auch zusätzliche Fahrzeuge benötigt, zum einen für das Bestandsnetz (Linien U1 bis U4), insbesondere infolge von beabsichtigten Angebotsausweitungen durch den Hamburg-Takt, und zum anderen für die geplante und im Bau befindliche U-Bahn-Linie U5.

Aus der Beschaffung für das Bestandsnetz und für die Linie U5 ergeben sich unterschiedliche Anforderungen. Die nächste Fahrzeuggeneration für die Linien U1 bis U4 wird wie gewohnt an beiden Enden mit einem Fahrerraum ausgestattet sein (DT6-F). Die neuartigen Fahrzeuge für die Linie U5 werden dagegen vollautomatisch betrieben und benötigen somit keinen Fahrerstand (DT6-A). Diese Investitionen in die Fahrzeugflotte sind entscheidend für die Zukunftsfähigkeit des U-Bahn-Betriebs. Die neuen Fahrzeuggenerationen führen zu einer Verbesserung der Betriebseffizienz, einer Erhöhung der Transportkapazität und einer Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg.

Nachhaltige Kapitalmarktinstrumente

Die HOCHBAHN wird zur Verwirklichung der Ziele des Klimaplanes der Freien und Hansestadt Hamburg sowie zur Umsetzung der Mobilitätswende im mittelfristigen Zeitraum von 2025 bis 2028 voraussichtlich 3,3 Mrd. € in Fahrzeuge, Netzerweiterungs- sowie Erneuerungsprojekte investieren.

Mit den Emissionen vom Green Bond sowie grünen Namensschuldverschreibungen und Schuldscheindarlehen hat die HOCHBAHN Meilensteine zur Finanzierung des massiven zukünftigen Investitionsvorhabens sowie zur Diversifikation ihres Finanzierungsportfolios erreicht. Gestützt auf die erfolgreiche Begebung dieser Anleihen werden zukünftig weitere Emissionen grüner Finanzinstrumente angestrebt. Die Ratingagentur Fitch hat in diesem Zusammenhang im Spätsommer 2024 die Bestnote AAA (Outlook Stable) bestätigt.

Voraussichtliche zukünftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die im Folgenden dargestellte voraussichtliche Ergebnisentwicklung basiert auf dem am 13. Dezember 2024 vom Aufsichtsrat genehmigten Wirtschaftsplan für das Jahr 2025. Für das Jahr 2025 ist demnach ein Fehlbetrag in Höhe von 378,0 Mio. € geplant. Hieraus abgeleitet ergeben sich ein negatives EBITDA von –192,6 Mio. € und ein Kostendeckungsgrad von 67,6 %. Die im Rahmen der Planungen ermittelte Ergebnisverschlechterung im Jahr 2025 im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 resultiert zum einen aus der erstmalig bei der HOCHBAHN berücksichtigten Defizitübernahme der HADAG. Zum anderen ergeben sich Kostensteigerungen vor allem beim Personalaufwand (Mengen- und Preiseffekte), bei den Abschreibungen und den Zinsen aufgrund eines weiterhin hohen Investitionsvolumen insbesondere für Anzahlungen der neuen U-Bahn-Fahrzeuggeneration DT6, für die Beschaffung von ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebenen Bussen sowie für die damit erforderliche Elektrifizierung der Infrastruktur.

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

3.2 Chancen- und Risikobericht

Risiko- und Chancenmanagementsystem

3.2.1 Risiko- und Chancenmanagementsystem

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem (RCM) der HOCHBAHN stellt ein systematisches Vorgehen mit dem Ziel des risikoadäquaten Verhaltens im Konzern sicher. Es umfasst dabei die Schritte, Risiken und Chancen frühzeitig zu identifizieren, einheitlich zu bewerten, zu steuern, zu überwachen und durch eine systematische Berichterstattung transparent an die relevanten Adressaten zu kommunizieren.

Unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen sind die Grundlagen des RCM vom Vorstand der HOCHBAHN vorgegeben und in einer Konzernrichtlinie dokumentiert. Die Konzernrichtlinie regelt sowohl die organisatorische Ausgestaltung des HOCHBAHN-RCM als auch dessen prozessualen Abläufe. Das RCM findet konzernweit Anwendung und unterliegt dem Prinzip der kontinuierlichen Weiterentwicklung. Zweimal jährlich wird eine RCM-Inventur durchgeführt, in der die einzelnen Risikoverantwortlichen mittels Workshops die Risiken und Chancen identifizieren und bewerten. Für den Umgang mit Unternehmensrisiken und -chancen werden im Rahmen der Inventuren dieselben Instrumente und Prozesse verwendet. Eine Saldierung von Risiken und Chancen ist ausgeschlossen.

Über die Ergebnisse der RCM-Inventuren werden Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig informiert. Über neue oder bestehende Risiken, die außerhalb der regulären Berichterstattung als bedeutend oder wesentlich klassifiziert werden, wird der Vorstand umgehend über den etablierten Ad-hoc-Risikomeldeprozess informiert.

Risiken und Chancen sind wie folgt definiert: mögliche zukünftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu negativen (Risiken) bzw. positiven (Chancen) Prognose- bzw. Zielabweichungen für die HOCHBAHN führen können.

Die Darstellung der Risiken und der Chancen im HOCHBAHN-Konzern erfolgt nach der Nettobetrachtung. Das bedeutet, dass Chancen und Risiken nach Abzug von bereits realisierten oder bilanziell berücksichtigten Maßnahmen bewertet wurden. Gegenmaßnahmen, die bereits beschlossen wurden, sich in Umsetzung befinden oder allgemein als kontinuierliche Maßnahmen implementiert sind, werden ebenfalls in der Nettobetrachtung berücksichtigt.

Zur Bewertung von Risiken und Chancen sind die folgenden Zeithorizonte zugrunde gelegt, die konsistent zur Wirtschaftsplanung der HOCHBAHN definiert sind:

- Kurzfristig: ≤ 1 Jahr
- Mittelfristig: > 1 Jahr ≤ 3 Jahre
- Langfristig: > 3 Jahre

Nach Festlegung des Zeithorizonts wird jedes Risiko und jede Chance hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Es gelten folgende Bewertungsstufen zur Bestimmung der Eintrittswahrscheinlichkeit:

Bewertungsstufe	Eintrittswahrscheinlichkeit
Sehr wahrscheinlich	> 75 % bis < 100 %
Wahrscheinlich	> 50 % bis ≤ 75 %
Möglich	> 25 % bis ≤ 50 %
Unwahrscheinlich	> 0 % bis ≤ 25 %

Es gelten folgende quantitative Bewertungsstufen zur Bestimmung der Schadenshöhe:

Bewertungsstufe	Schadenshöhe
Sehr hoch	> 13.500.000 €
Hoch	> 4.500.000 € bis ≤ 13.500.000 €
Mittel	> 600.000 € bis ≤ 4.500.000 €
Niedrig	≥ 100.000 € bis ≤ 600.000 €

In Einzelfällen können neben den quantitativen Wertgrenzen auch qualitative Faktoren zur Einschätzung möglicher Schadenshöhen herangezogen werden.

Das Risiko- und Chancenmanagement der HOCHBAHN umfasst folgende vier Risiko- bzw. Chancenkategorien:

- Strategisch
- Operativ
- Compliance
- Finanziell

Nachfolgend werden die wesentlichen Risiken und Chancen der HOCHBAHN beschrieben. Zusätzlich werden bedeutende Risiken und Chancen dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risiko- und Chancenlage zu geben. Abschließend wird die Gesamt-Risiko- und Chancenposition zum Ende des Jahres 2024 erläutert.

3.2.2 Risikoberichterstattung

Dieser Abschnitt stellt die bedeutenden und wesentlichen Risiken dar, die eine negative Auswirkung auf die Erreichung der Unternehmensziele haben können. Sofern vorhanden werden außerdem die risikomindernden Maßnahmen erläutert. Die folgende Risikomatrix liefert einen Überblick über die aktuelle Risikolandschaft der HOCHBAHN zum 31. Dezember 2024.

Eintrittswahrscheinlichkeit	Schadenshöhe			
	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Sehr wahrscheinlich (> 75 % bis < 100 %)	2	3	0	0
Wahrscheinlich (> 50 % bis ≤ 75 %)	1	1	1	0
Möglich (> 25 % bis ≤ 50 %)	4	11	4	0
Unwahrscheinlich (> 0 % bis ≤ 25 %)	16	29	11	8

Schadenshöhe: Niedrig (≤ 600 T€), Mittel (> 600 T€ bis ≤ 4,5 Mio. €), Hoch (> 4,5 bis ≤ 13,5 Mio. €), Sehr hoch (> 13,5 Mio. €)

Risikostufe: ■ Gering ■ Moderat ■ Bedeutend ■ Wesentlich

Zum Bilanzstichtag beläuft sich die Anzahl der identifizierten Unternehmensrisiken auf 91 Risiken. Im Vorjahr lag die Anzahl der Risiken bei 48 (Stand: 31. Dezember 2023). Die Steigerung ist durch methodische Weiterentwicklungen des HOCHBAHN-RCM zu erklären, da mittel- und langfristige Risiken erstmalig per Punktschätzung quantitativ bewertet wurden und in die Berichterstattung eingeflossen sind. Der durchschnittliche Risikowert aller identifizierten Unternehmensrisiken (Netto-Betrachtung) ist im Vergleich zum Vorjahreswert von 1.330 T€ auf 955 T€ gesunken.

Darstellung der wesentlichen Einzelrisiken innerhalb der Risikokategorien

Operative Risiken

Steigende Beschaffungspreise

Die erfolgreiche Geschäftstätigkeit der HOCHBAHN ist abhängig von einer verlässlichen Versorgung verschiedenster Materialien und Rohstoffe. Operative Risiken, die aus dem Beschaffungs- und Lieferantenmanagement der HOCHBAHN resultieren, blieben auf einem hohen Niveau. Es existiert ein Kostenrisiko durch die Möglichkeit steigender Beschaffungspreise für Strom. Für das Jahr 2025 sind alle Stromtranchen bereits gekauft, sodass hieraus kein Risiko erwächst. Wie sich der Strompreis darüber hinaus zeitlich entwickelt, ist unsicher.

Um dem Risiko entgegenzuwirken, berücksichtigt die HOCHBAHN bereits eine gewisse Preissteigerung in der mittelfristigen Wirtschaftsplanung, wodurch es zu einer reduzierten Nettobewertung des Risikos kommt.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich
Schadenshöhe: Hoch

Das Risiko steigender Beschaffungspreise tritt auch für das Baumaterial Stahl auf. Stahl wird insbesondere für anstehende Sanierungs- und Erneuerungsprogramme im U-Bahn-Bereich benötigt.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten

Eine starke Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten kann aufgrund technischer Vorgaben gegeben sein, beispielsweise für Elektro- und Elektronikkomponenten für Busse und U-Bahnen. Aufgrund der vorgenommenen Einkaufs- und Bevorratungsstrategie besteht das Risiko jedoch vor allem bei außergewöhnlichen Vorkommnissen. Lieferkettenstörungen, z. B. infolge geopolitischer oder pandemischer Krisen, können im Extremfall zu Störungen im Betrieb oder zu Projektverzögerungen führen.

Als Maßnahmen zur Steuerung dieses Risikos setzt die HOCHBAHN auf Schulungen von Mitarbeitenden der betroffenen Fachbereiche und auf ein regelmäßiges Monitoring der Einkaufsprozesse. Außerdem treibt die HOCHBAHN kontinuierlich den Ausbau des internen Kontrollsystems voran und setzt auf eine technologieunterstützte Umsetzung der Anforderungen aus dem LkSG.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Unzureichende Berücksichtigung von Lieferantenbewertungen

Seit Januar 2024 gilt das LkSG, das die unternehmerischen Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen in Lieferketten regelt. Hieraus resultiert für die HOCHBAHN eine Verantwortung, Lieferanten gründlich zu überprüfen und zu bewerten, um den Anforderungen aus dem LkSG gerecht zu werden. Diese Aktivität birgt ein Qualitäts- und Reputationsrisiko, sollten Bewertungen oder Beurteilungen von Lieferanten nicht ausreichend berücksichtigt werden. Im Eintrittsfall wären Lieferantenwechsel möglicherweise erforderlich, die wiederum potenziell zu temporären Lieferausfällen führen können.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Kostensteigerung durch veränderten Projektansatz des SAP S/4 HANA-Projekts

Im Zuge des bevorstehenden Wartungsendes des derzeit im Einsatz befindlichen SAP ECC-Systems im Jahr 2027 bzw. spätestens 2030 ist die HOCHBAHN dazu aufgefordert, ihr ERP-Softwaresystem umzustellen. Für die Konzeption und Umsetzung des Projekts wurde eine konzernübergreifende Projektorganisation aufgesetzt. Im Falle eines veränderten Projektansatzes des SAP S/4 HANA-Projekts könnte es folglich zu Kostensteigerungen kommen.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich
Schadenshöhe: Hoch

Fehlende Resonanz auf Ausschreibung zur Implementierung von SAP S/4 HANA

In der RCM-Herbstinventur 2024 wurde ein neues Risiko hinsichtlich mangelhafter bzw. fehlender Resonanz von möglichen Dienstleistern auf die kommende EU-weite Ausschreibungen zur technischen Implementierung des SAP S/4 HANA-Projekts identifiziert. Um dem Risiko entgegenzuwirken, ist eine Aufteilung der Ausschreibung in einzelne Lose geplant. Außerdem wird eine zeitliche Entzerrung durch die frühzeitige Ausschreibung des übergreifenden Projektmanagement- und Integrations-Loses umgesetzt.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Cyberangriffe

Seit dem Beginn des russischen Angriffskriegs in der Ukraine ist ein Anstieg von Cyberangriffen auch in Deutschland zu verzeichnen. In diesem Zusammenhang schreibt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) in seinem Bericht¹ „Russischer Angriffskrieg gegen die Ukraine rückt die Verwundbarkeit Kritischer Infrastrukturen weiter in den Fokus“. Als Unternehmen der kritischen Infrastruktur (KRITIS) mit hohem Bekanntheitsgrad in der Metropolregion Hamburg könnte die HOCHBAHN als Ziel für einen Angriff infrage kommen. Zu den möglichen Konsequenzen eines Cyberangriffs zählen räuberische Erpressung, Datenverlust und ein allgemeiner Image-Schaden.

Als Maßnahmen zur Risikoreduktion sind bei der HOCHBAHN umfassende Cybersicherheitsvorkehrungen zum Schutz von Daten und IT-Infrastruktur implementiert. Teil des Sicherheitskonzeptes ist es, dafür Sorge zu tragen, dass Datenzugriffe auf Backups der HOCHBAHN nicht mehr direkt möglich sind. Zudem wurde im Jahr 2023 ein Projekt für das betriebliche Kontinuitätsmanagement gestartet.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Finanzielle Risiken

Wegfall von Kompensationsleistungen für das Deutschlandticket

Im Wirtschaftsplan sind sowohl kurz- als auch mittelfristig Kompensationsleistungen für das Deutschlandticket geplant. Aufgrund der Neuwahlen auf Bundes- und Landesebene im Jahr 2025 könnten das Fortbestehen des Deutschlandtickets und damit verbundenen Kompensationsleistungen durch mögliche neue Regierungskonstellationen infrage gestellt werden.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich
Schadenshöhe: Sehr hoch

Erhöhte Freifahrtrückstellung für Pensionärinnen und Pensionäre

Die HOCHBAHN muss die Zuführung zur Freifahrtrückstellung für Pensionärinnen und Pensionäre an den Preisanstieg für das Deutschlandticket von 49 € auf 58 € (+18 %) anpassen. Die Freifahrtrückstellung für diesen Personenkreis belief sich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 auf 23,3 Mio. €. Es wird jetzt davon ausgegangen, dass sich in Höhe des prozentualen Preisanstiegs auch ein entsprechender Bedarf für eine Zuführung zu den Rückstellungen im Geschäftsjahr 2025 ergeben wird.

Hinweis: Zum Zeitpunkt der Identifizierung des Risikos war die Höhe der Freifahrtrückstellung für 2024 noch nicht bekannt. Zum Bilanzstichtag wurde die Freifahrtrückstellung neu bewertet. Die Freifahrtrückstellung für 2024 ist auf 26,7 Mio. € angestiegen. In der kommenden Frühjahrsinventur wird das Risiko erneut bewertet und nach aktuellem Kenntnisstand ist von einer Erhöhung der Schadenshöhe von „Mittel“ auf „Hoch“ auszugehen.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Sehr wahrscheinlich
Schadenshöhe: Mittel

¹ BSI: Die Lage der IT-Sicherheit in Deutschland 2022

Steuerliche Mehrbelastung durch Grundsteuerreform

Änderungen von steuerlichen Gesetzgebungen stellen für Unternehmen grundsätzlich ein breites Risikofeld dar. Im Jahr 2018 wurde die bisherigen Vorschriften zur Einheitsbewertung der Grundsteuer in Deutschland durch das Bundesverfassungsgericht als verfassungswidrig erklärt. Dieses Urteil erfordert eine gesetzliche Neuregelung der Grundsteuer, die durch die Grundsteuerreform ab dem Jahr 2025 in Hamburg effektiv werden soll.

Die Finanzbehörde Hamburg hat bereits die zukünftigen Hebesätze und Messzahlen als neue Grundlage zur Besteuerung von Industrie-, Wohn- und Nutzflächen in Hamburg bekanntgegeben. Hieraus resultiert ein konkretes finanzielles Risiko für die HOCHBAHN als Eigentümer zahlreicher Industrie-, Wohn- und Nutzflächen in Hamburg und Umgebung. Durch die neuen Hebesätze ist ab dem Jahr 2025 mit einer höheren Steuerbelastung für die HOCHBAHN zu rechnen.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Sehr wahrscheinlich

Schadenshöhe: Mittel

Compliance-Risiken

Nicht-Einhaltung regulatorischer Vorgaben an die Netzwerk- und Informationssicherheit (NIS-2)

Seit 2023 ist die europäische Richtlinie NIS-2 in Kraft getreten, die bis Oktober 2024 von den EU-Mitgliedsstaaten in nationales Recht überführt werden musste. Für die HOCHBAHN als KRITIS-Unternehmen gelten Pflichten und Verantwortung, die insbesondere die Sicherheit entlang ihrer Lieferketten, ihre physische Sicherheit, Informationssicherheits-Risikomanagement und das Notfallmanagement umfassen. Bei nachweislichen Verstößen gegen Anforderungen aus dem NIS-2-Gesetz ist mit Bußgeldern und Sanktionen zu rechnen.

Die HOCHBAHN stellt eine angemessene Personalplanung für die Informationssicherheit sicher. Im Falle von Cybersecurityvorfällen wird das Schadenspotenzial für das Unternehmen durch klar definierte Prozesse reduziert.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich

Schadenshöhe: Hoch

Nicht-Einhaltung regulatorischer Vorgaben der Datenschutzgrundverordnung

Aus der Verletzung regulatorischer Vorgaben wie die nicht-gesetzeskonforme Umsetzung der DSGVO-Anforderungen könnten sich erhebliche Haftungs- und Rechtsrisiken für die HOCHBAHN ergeben. Die bundeslandspezifischen Aufsichtsbehörden prüfen regelmäßig die Einhaltung der DSGVO und erheben bei Verstößen empfindliche Bußgelder.

Um dieses Risiko zu reduzieren, werden Mitarbeitende kontinuierlich zum Thema Datenschutz sensibilisiert und die Datenschutzrichtlinie regelmäßig aktualisiert und auditiert. Eine verpflichtende Schulung zum Thema Datenschutz für Mitarbeitende existiert. Außerdem ist sichergestellt, dass das Datenschutzteam bei risikorelevanten Projekten mit Bezug zu personenbezogenen Daten involviert wird.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich

Schadenshöhe: Sehr hoch

Strategische Risiken

Mangelnde Integration von Künstlicher Intelligenz (KI)

Im Rahmen des HOCHBAHN-Trendreports 2024 wurde auch die intelligente Datennutzung mittels generativer KI als relevanter Makrotrend identifiziert und analysiert. Eine mangelnde Integration von Künstlicher Intelligenz innerhalb der IT-Infrastruktur der HOCHBAHN könnte zu Ineffizienzen, veralteten Prozessen und Sicherheitslücken führen.

Um diesem Risiko entgegenzuwirken, hat die HOCHBAHN ein KI-Board organisiert. Mögliche Anwendungsfelder von KI werden kontinuierlich mit der Geschäftsleitung abgestimmt. Initiativen zur Sensibilisierung der Mitarbeitenden zum Umgang mit Künstlicher Intelligenz befinden sich aktuell in Planung.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich

Schadenshöhe: Hoch

Kürzung von Bundesfördermitteln für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe

Im Zuge der vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossenen Mobilitätswende wurden vielfältige Maßnahmen erarbeitet, um mehr Einwohnerinnen und Einwohner zum Umstieg vom mobilen Individualverkehr auf den ÖPNV zu bewegen. Hierzu gehören ein verbessertes, kundenorientiertes Verkehrsangebot bzw. dessen Erreichbarkeit. Ferner ist die Entwicklung neuer autoarmer Quartiere geplant sowie deren Erschließung durch Bus- oder U-Bahnanbindung. Weitere Bausteine sind Förderung der Mikromobilität als Last-Mile-Angebot in Ergänzung zum ÖPNV, Stärkung des Umweltverbundes sowie ein umfangreicheres, in die hvv switch App integriertes Ridesharing-Angebot. Bis zum Jahr 2030 wird die HOCHBAHN in Bezug auf Emissionen aus dem Energieverbrauch und dem Verlust flüchtiger Gase klimaneutral. Dafür werden Emissionen um mindestens 80 % gegenüber 2019 reduziert und verbleibende Restemissionen durch anerkannte Klimaschutz- und Neutralisationsprojekte ausgeglichen.

Die Umsetzung hängt von den durch die Freie und Hansestadt Hamburg bereitgestellten Mitteln ab, denn für einen zeitnahen Umstieg auf emissionsfreie Antriebe ist die HOCHBAHN auf Fördermittel angewiesen. Es besteht ein Risiko, dass zukünftig weniger Förderungen für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe zur Verfügung gestellt werden, die Preise für Elektrobusse jedoch weiter über denen von Dieselnüssen bleiben. Dies hätte zur Folge, dass klimapolitische Ziele zumindest teilweise nicht erreicht werden können.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Wahrscheinlich
Schadenshöhe: Hoch

Entfallene Risiken aus der Berichterstattung

Das im Vorjahr wesentliche Risiko der Steigerung des Personalkostenniveaus durch die Manteltarifvertragsverhandlung wurde im Rahmen der Frühjahresinventur 2024 geschlossen. Grund hierfür ist der erfolgreiche Abschluss der Verhandlungen zum Manteltarifvertrag, sodass das Ereignis keine Unsicherheit mehr für die HOCHBAHN darstellt.

Das im Vorjahr wesentliche Risiko der Steigerung des Personalkostenniveaus durch die Entgelttarifverhandlung existiert zwar weiterhin, entfällt jedoch aus der Berichterstattung als wesentliches Risiko, da die Schadenshöhe von sehr hoch auf niedrig reduziert wurde, da zum aktuellen Zeitpunkt davon ausgegangen wird, dass die budgetierte Personalkostensteigerung mögliche zukünftige Entgeltanpassungen in vollem Umfang abdeckt.

3.2.3 Chancenberichterstattung

Dieser Abschnitt stellt die bedeutenden und wesentlichen Chancen dar, die eine positive Auswirkung auf die Erreichung der Unternehmensziele haben können. Sofern vorhanden werden außerdem die Maßnahmen erläutert, welche die Chancen erhöhen. Die Chancen der HOCHBAHN werden methodisch analog zu den Risiken erfasst und bewertet. Die folgende Abbildung liefert einen Überblick über die aktuelle Chancenlandschaft der HOCHBAHN zum 31. Dezember 2024.

Eintrittswahrscheinlichkeit				
Sehr wahrscheinlich (> 75 % bis < 100 %)	1	0	0	0
Wahrscheinlich (> 50 % bis ≤ 75 %)	3	4	1	0
Möglich (> 25 % bis ≤ 50 %)	1	6	2	1
Unwahrscheinlich (> 0 % bis ≤ 25 %)	1	3	0	1
	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Auswirkungshöhe				
Auswirkungshöhe: Niedrig (≤ 600 T€), Mittel (> 600 T€ bis ≤ 4,5 Mio. €), Hoch (> 4,5 bis ≤ 13,5 Mio. €), Sehr hoch (> 13,5 Mio. €)				
Chancenstufe:	■ Gering	■ Moderat	■ Bedeutend	■ Wesentlich

Zum Bilanzstichtag beläuft sich die Anzahl der identifizierten Unternehmenschancen auf 24 Chancen. Im Vorjahr lag die Anzahl der Chancen bei vier (Stand: 31. Dezember 2023). Die Steigerung ist durch methodische Weiterentwicklungen des HOCHBAHN-RCM zu erklären, da mittel- und langfristige Chancen erstmalig per Punktschätzung quantitativ bewertet wurden und in die Berichterstattung eingeflossen sind. Der durchschnittliche Chancenwert aller identifizierten Unternehmenschancen (Netto-Betrachtung) ist im Vergleich zum Vorjahreswert von 11.712 T€ auf 3.833 T€ gesunken.

Darstellung der wesentlichen Einzelchancen innerhalb der Chancenkategorien

Finanzielle Chancen

Generierung von Fördermitteln

Es besteht sowohl im mittel- als auch im langfristigen Zeitraum die Chance, städtische Fördermittel für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe zu erwerben. Die HOCHBAHN wirkt aktiv auf das Erreichen dieser Chance hin und befindet sich hierzu laufend in Gesprächen mit der Stadt Hamburg.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich

Auswirkungshöhe: Sehr hoch

Wie im Vorjahr besteht die Chance, im Zuge der Ausrichtung des ÖPNV-Weltkongresses (UITP Global Public Transportation Summits 2025 und 2027) in Hamburg Fördermittel zu generieren. Um diese Chance realisieren zu können, wurden verschiedene Maßnahmen wie die Einreichung von Anträgen und die Einrichtung eines Fördermittel-Managements, ergriffen.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Wahrscheinlich

Auswirkungshöhe: Hoch

Strategische Chancen

Einnahmensteigerung durch neue Verbindungen und Quartierserschließungen

Durch den voraussichtlich auch zukünftig stetigen Nettozuzug neuer Einwohnerinnen und Einwohner in die Metropolregion Hamburg profitiert die HOCHBAHN von einer allgemein positiven Marktentwicklung und den vorteilhaften Rahmenbedingungen für die Angebots- und Leistungsausweitungen ihrer Verkehrsdienstleistungen. Steigende Pendlerzahlen bergen ein höheres Potenzial für die ÖPNV-Nutzung.

Eng verzahnt mit der Wohnungspolitik der Freien und Hansestadt Hamburg gewährleistet die HOCHBAHN die Anbindung neuer Wohn- und Gewerbequartiere an den ÖPNV. In diesem Zusammenhang gewinnt die Gestaltung autoarmer Quartiere zunehmend an Bedeutung. Hierdurch können Kundinnen und Kunden gewonnen sowie neuartige Mobilitätskonzepte erprobt werden. Schließlich werden mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 und dem Neubau der Linie U5 weitere Stadtteile mit hohem Nachfragepotenzial erschlossen und somit besser erreichbar.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Möglich

Auswirkungshöhe: Hoch

Busse als Katastrophenreserve

Ziel der HOCHBAHN ist es, bis 2030 die gesamte Busflotte auf umweltfreundliche Antriebe umzustellen. Möglicherweise könnte die HOCHBAHN jedoch eine Teilflotte der Busse als Katastrophenreserve mit Verbrennungsmotor beibehalten (z. B. HVO – Hydrated Vegetable Oil). In diesem Fall würden geringere Kosten für den Umbau der Betriebshöfe, der Ladeinfrastruktur und der Fahrzeugbeschaffung anfallen. Die Umsetzbarkeit dieser Chance wird aktuell unter Berücksichtigung der Unternehmensstrategie eruiert.

Eintrittswahrscheinlichkeit: Unwahrscheinlich

Auswirkungshöhe: Sehr hoch

Entfallene Chancen aus der Chancenberichterstattung

Erhalt von über den Plan hinausgehenden Vereinnahmungen öffentlicher Zuwendungen

Die Chance, über den Plan hinausgehende öffentliche Zuwendungen zum Ausgleich von Verlusten zu vereinnahmen ist für das Jahr 2024 eingetreten. Die Auswirkungshöhe dieser Chance basierte dabei stets auf der Überschreitung des Deckels von ursprünglich geplanten Kompensationsleistungen.

Ab dem Jahr 2025 entfällt der Deckel an Kompensationsleistungen, dessen Überschreitung die Chance dargestellt hatte. Hierdurch entfällt die Weiterführung der Chance auch im RCM.

3.2.4 Zusammenfassende Risiko- und Chancenposition

Im Jahr 2024 wurden zwei RCM-Inventuren im Konzern durchgeführt. Ad-hoc-Meldungen für unerwartet aufgetretene bedeutende oder wesentliche Risiken gab es nicht. Die Gesamtrisikoposition der HOCHBAHN AG beträgt in der Nettobetrachtung 86,9 Mio. €, die der Chancen 92,0 Mio. €.

Das größte Risikopotenzial bergen finanzielle Risiken, welche mit Hinblick auf das Wahljahr 2025 kontinuierlich überwacht werden.

Das größte Chancenpotenzial bergen die finanziellen Chancen, im Rahmen derer sich für die HOCHBAHN eine zusätzliche Generierung von Fördermitteln ergeben könnte.

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

Hamburg, den 28. März 2025

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



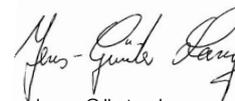
Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	31
BILANZ	32
ANLAGENSPIEGEL	34
ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024	36
Bilanzerläuterungen	37
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	40
Sonstige Angaben	41
Anteilsbesitz der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2024	44

Gewinn- und Verlustrechnung

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

€	Anhang	2024	2023
1. Umsatzerlöse	(8)	669.563.004,05	587.680.698,00
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		43.413.600,77	40.722.787,91
3. Sonstige betriebliche Erträge	(9)	72.844.149,95	60.387.865,98
4. Gesamtleistung		785.820.754,77	688.791.351,89
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-113.066.410,29	-98.399.157,94
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-285.963.937,98	-254.707.343,22
		-399.030.348,27	-353.106.501,16
6. Personalaufwand	(10)		
a) Löhne und Gehälter		-367.424.625,96	-338.979.358,04
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-86.354.090,60	-73.825.200,23
		-453.778.716,56	-412.804.558,27
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	-131.632.432,58	-122.713.145,39
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-75.623.356,54	-88.720.353,18
9. Beteiligungsergebnis	(13)	9.452.873,41	8.482.376,94
10. Zinsergebnis	(14)	-21.311.750,80	-14.107.007,11
11. Ergebnis nach Steuern		-286.102.976,57	-294.177.836,28
12. Sonstige Steuern		-477.909,16	-808.759,39
13. Erträge aus Verlustübernahme		286.580.885,73	294.986.595,67
14. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0,00	0,00

Bilanz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2024

AKTIVA €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		5.585.687,00	6.354.614,00
2. Geleistete Anzahlungen		11.395.162,05	11.799.006,12
		16.980.849,05	18.153.620,12
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		293.946.110,69	289.348.439,69
2. Technische Anlagen und Maschinen		1.233.987.318,21	1.202.218.226,21
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		31.537.187,93	27.964.888,18
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		243.934.882,27	153.672.333,87
		1.803.405.499,10	1.673.203.887,95
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		135.910.465,31	135.910.465,31
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		290.384,36	357.588,24
3. Beteiligungen		155.990,25	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens		23.481.588,34	20.177.224,08
		159.838.428,26	156.601.267,88
		1.980.224.776,41	1.847.958.775,95
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe		44.037.558,11	39.753.647,65
2. Geleistete Anzahlungen		288.595,30	0,00
		44.326.153,41	39.753.647,65
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		47.129.900,18	54.211.260,41
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		17.324.345,69	15.339.538,18
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		2.497.102,71	1.945.148,94
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg		141.713.100,90	86.682.098,77
5. Sonstige Vermögensgegenstände		8.305.507,82	6.009.406,34
		216.969.957,30	164.187.452,64
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		126.230.141,36	77.867.735,38
		387.526.252,07	281.808.835,67
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(3)	4.881.922,78	4.379.617,81
		2.372.632.951,26	2.134.147.229,43

PASSIVA €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
A. Eigenkapital	(4 + 5)		
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	(6)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		76.713.528,00	73.885.006,00
2. Sonstige Rückstellungen		108.057.690,43	100.992.702,57
		184.771.218,43	174.877.708,57
C. Verbindlichkeiten	(7)		
1. Anleihen		961.999.801,11	808.288.323,07
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		794.066.632,74	732.449.991,28
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		3.453.612,81	4.049.378,00
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		104.425.217,48	106.737.402,80
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		129.264.395,17	116.039.197,12
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		4.986,27	401,20
7. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg		0,00	0,00
8. Sonstige Verbindlichkeiten		27.177.078,87	24.270.600,84
		2.020.391.724,45	1.791.835.294,31
D. Rechnungsabgrenzungsposten		35.781,83	0,00
		2.372.632.951,26	2.134.147.229,43

Anlagenspiegel

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft 2024

€	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	43.417.392,98	245.065,95	0,00	558.036,58	44.220.495,51
2. Geleistete Anzahlungen	11.799.006,12	1.892.890,93	1.883.441,00	-413.294,00	11.395.162,05
Gesamt I	55.216.399,10	2.137.956,88	1.883.441,00	144.742,58	55.615.657,56
II. Sachanlagen					
Alle Betriebszweige (Zusammenfassung)					
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	179.269.201,12	903.586,12	0,00	113.281,84	180.286.069,08
b) Bauten auf fremden Grundstücken					
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	292.198.595,36	8.342.544,59	42,35	3.713.378,63	304.254.476,23
bb) Übrige Bauten	130.301.579,78	7.458.830,66	6.214.040,10	9.774.351,65	141.320.721,99
Summe 1	601.769.376,26	16.704.961,37	6.214.082,45	13.601.012,12	625.861.267,30
2. Technische Anlagen und Maschinen					
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	593.176.266,75	31.942.072,31	4.452.413,93	24.005.452,19	644.671.377,32
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1.501.987.753,56	46.526.399,57	20.625.357,92	8.596.201,42	1.536.484.996,63
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	159.336.140,20	13.098.972,83	2.574.827,60	6.915.462,35	176.775.747,78
Summe 2	2.254.500.160,51	91.567.444,71	27.652.599,45	39.517.115,96	2.357.932.121,73
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. GWG	160.615.579,86	9.771.936,41	1.962.623,52	4.015.383,19	172.440.275,94
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	153.672.333,87	148.024.028,10	483.225,85	-57.278.253,85	243.934.882,27
Gesamt II	3.170.557.450,50	266.068.370,59	36.312.531,27	-144.742,58	3.400.168.547,24
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verb. Unternehmen	135.910.465,31	0,00	0,00	0,00	135.910.465,31
2. Ausleihungen an verb. Unternehmen	357.588,24	11.425,82	78.629,70	0,00	290.384,36
3. Beteiligungen	155.990,25	0,00	0,00	0,00	155.990,25
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	20.177.224,08	3.304.364,26	0,00	0,00	23.481.588,34
5. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamt III	156.601.267,88	3.315.790,08	78.629,70	0,00	159.838.428,26
Anlagevermögen	3.382.375.117,48	271.522.117,55	38.274.601,97	0,00	3.615.622.633,06

	Stand 01.01.2024	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen		Restbuchwerte
					Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2024	Stand Vorjahr
	37.062.778,98	1.572.029,53	0,00	0,00	38.634.808,51	5.585.687,00	6.354.614,00
	0,00	1.883.441,00	1.883.441,00	0,00	0,00	11.395.162,05	11.799.006,12
	37.062.778,98	3.455.470,53	1.883.441,00	0,00	38.634.808,51	16.980.849,05	18.153.620,12
	49.238.957,09	4.623.217,96	0,00	0,00	53.862.175,05	126.423.894,03	130.030.244,03
	185.233.668,27	11.588.847,46	7,59	0,00	196.822.508,14	107.431.968,09	106.964.927,09
	77.948.311,21	3.290.260,20	8.097,99	0,00	81.230.473,42	60.090.248,57	52.353.268,57
	312.420.936,57	19.502.325,62	8.105,58	0,00	331.915.156,61	293.946.110,69	289.348.439,69
	361.326.684,54	21.450.405,72	4.440.900,15	0,00	378.336.190,11	266.335.187,21	231.849.582,21
	606.574.448,56	68.030.376,99	20.619.815,92	0,00	653.985.009,63	882.499.987,00	895.413.305,00
	84.380.801,20	8.970.260,93	1.727.458,35	0,00	91.623.603,78	85.152.144,00	74.955.339,00
	1.052.281.934,30	98.451.043,64	26.788.174,42	0,00	1.123.944.803,52	1.233.987.318,21	1.202.218.226,21
	132.650.691,68	10.203.553,85	1.951.157,52	0,00	140.903.088,01	31.537.187,93	27.964.888,18
	0,00	20.038,94	20.038,94	0,00	0,00	243.934.882,27	153.672.333,87
	1.497.353.562,55	128.176.962,05	28.767.476,46	0,00	1.596.763.048,14	1.803.405.499,10	1.673.203.887,95
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	135.910.465,31	135.910.465,31
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	290.384,36	357.588,24
	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	23.481.588,34	20.177.224,08
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	159.838.428,26	156.601.267,88
	1.534.416.341,53	131.632.432,58	30.650.917,46	0,00	1.635.397.856,65	1.980.224.776,41	1.847.958.775,95

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Amtsgericht Hamburg, HRB 3072

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2024 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HOCHBAHN) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen. Vermerke zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung haben wir ebenfalls aus Gründen der Klarheit im Anhang dargestellt. Nach § 265 Abs. 5 HGB haben wir im Anlagenpiegel der HOCHBAHN eine weitere Untergliederung der Posten vorgenommen. Bezüglich der Gliederung orientiert sich die HOCHBAHN an der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung haben wir nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

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

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

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

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um die Zuschüsse der öffentlichen Hand und Abschreibungen, bewertet.

In die Herstellungskosten der selbsterstellten Anlagen werden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die in den Gemeinkosten enthaltenen nicht aktivierungsfähigen Kostenbestandteile wurden durch den Ansatz eines prozentualen Abschlags eliminiert.

Die Abschreibungen werden auf Basis von eigenen Erfahrungssätzen und Richtsätzen der für öffentliche Verkehrsbetriebe ermittelten betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Für Wirtschaftsgüter, die nach dem 30. Juni 1997 angeschafft oder hergestellt worden sind, wurde – mit Ausnahme von U-Bahn-Fahrzeugen und Omnibussen – grundsätzlich die vom Bundesminister für Finanzen ab 1. Juli 1997 herausgegebene AfA-Tabelle „Personen- und Güterbeförderung (im Straßen- und Schienenverkehr)“ in Verbindung mit der ab 1. Januar 2001 gültigen AfA-Tabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter, unter Berücksichtigung der jeweiligen wirtschaftlichen Nutzungsdauer, angewandt.

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

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

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten bis € 250, die selbständig nutzbar sind, werden in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt.

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

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

Unverzinsliche und niedrig verzinsliche Ausleihungen sind fristadäquat abgezinst worden.

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

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

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

Das Eigenkapital ist zum Nennwert angesetzt.

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten nach der Projected Unit Credit Method (PUC) unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bilanziert. Es wurde nicht von dem Vereinfachungswahlrecht gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 und 3 HGB Gebrauch gemacht, sondern der Rechnungszinssatz entsprechend der mittleren Duration des Bestandes, der einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 12 Jahren entspricht, in Ansatz gebracht. Der Zinssatz beträgt zum 31. Dezember 2024 1,78 % p.a. (Vorjahr 1,68 % p.a.). Die zukünftige Gehaltsentwicklung (inkl. Karrieretrend) wurde mit 3,0 % p.a. (Vorjahr 3,0 % p.a.), der erwartete Rententrend mit 1,50 % p.a. (Vorjahr 1,50 % 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 3,0 % p.a. (Vorjahr 3,0 % p.a.) berücksichtigt. 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 1,48 % p.a. (Vorjahr 1,03 % p.a.) und 1,96 % p.a. (Vorjahr 1,74 % p.a.) abgezinst.

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 Anlagenspiegel (Anlage zum Anhang) hervor.

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

T€	2024	2023
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47.130	54.211
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	17.324	15.340
davon aus Lieferungen und Leistungen	(3.198)	(2.518)
davon aus sonstigen Forderungen	(14.126)	(12.822)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.497	1.945
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.497)	(1.945)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	141.713	86.682
davon aus Lieferungen und Leistungen	(120.981)	(81.774)
davon aus sonstigen Vermögensgegenständen	(20.732)	(4.908)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	8.306	6.009
Summe	216.970	164.187

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben in Höhe von 3.010 T€ eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(3) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten beträgt 4.882 T€, darin enthalten ist ein Disagio in Höhe von 3.750 T€, welches analog zur Laufzeit des Green Bonds und der Namensschuldverschreibungen kontinuierlich aufgelöst wird.

(4) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2024 88.938 T€ 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	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 –538 T€.

(5) Eigenkapitalspiegel

T€	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Eigenkapital
Stand zum 1.1.2024/				
Stand zum 31.12.2024	88.938	73.050	5.446	167.434

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

(6) Rückstellungen

T€	2024	2023
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	76.713	73.885
Sonstige Rückstellungen	108.058	100.993
	184.771	174.878

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen der HOCHBAHN enthalten u.a. auch Verpflichtungen zur Gewährung kostenfreier Pensionärsfahrkarten und verbilligter Ehegattenfahrkarten gegenüber Leistungsanwärtern, die nach dem 1. Januar 1987 entstanden sind. Für Verpflichtungen gegenüber Leistungsempfängern und Anwärtern, die ihre Ansprüche vor dem 1. Januar 1987 erworben haben, besteht ein Fehlbetrag für laufende Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 14.344 T€ sowie für Anwartschaften von 2.507 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von 26.647 T€ enthalten die sonstigen Rückstellungen u.a. Verpflichtungen für künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Langzeitguthaben, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen sowie ausstehende Rechnungen.

(7) Verbindlichkeiten

T€	insgesamt	davon Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
1. Anleihen	962.000	12.000	0	950.000
Im Vorjahr	808.288	8.288	0	800.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	794.067	125.021	426.874	242.172
Im Vorjahr	732.450	121.934	399.803	210.713
3. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3.454	3.454	0	0
Im Vorjahr	4.049	4.049	0	0
4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	104.425	104.425	0	0
Im Vorjahr	106.738	106.738	0	0
5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	129.264	129.264	0	0
Im Vorjahr	116.039	116.039	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(16.069)	(16.069)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(43.959)	(43.959)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten/Forderungen	(113.195)	(113.195)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(72.080)	(72.080)	(0)	(0)
davon gegenüber Gesellschaftern	(96.882)	(96.882)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(75.690)	(75.690)	(0)	(0)
davon aus Lieferungen und Leistungen	(12.782)	(12.782)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(28.540)	(28.540)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten/Forderungen	(84.100)	(84.100)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(47.150)	(47.150)	(0)	(0)
6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	5	0	0
Im Vorjahr	0	0	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(5)	(5)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(0)	(0)	(0)	(0)
7. Sonstige Verbindlichkeiten	27.177	27.177	0	0
Im Vorjahr	24.271	24.271	0	0
davon aus Steuern	(4.223)	(4.223)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(4.745)	(4.745)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(2.011)	(2.011)	(0)	(0)
Im Vorjahr	(2.175)	(2.175)	(0)	(0)
Summe	2.020.392	401.346	426.874	1.192.172
Im Vorjahr	1.791.835	381.319	399.803	1.010.713

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

T€	2024	2023
Personennahverkehr ¹	546.215	477.402
Vermietung und Verpachtung	60.299	55.680
Sonstiges	63.049	54.599
insgesamt	669.563	587.681
davon aperiodisch ²	4.916	-5.669

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 2024 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 Korrekturen der Schätzung der Verbundeinnahmen im Rahmen des hvv (-1.282 T€; i. Vj. -6.821 T€) enthalten.

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich im Inland erzielt.

(9) Sonstige betriebliche Erträge

T€	2024	2023
Sonstige betriebliche Erträge	72.844	60.388
davon aperiodisch	5.736	7.707

(Im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.)

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten außergewöhnliche Erträge aus Kompensationsleistungen zum Ausgleich von erhöhten Aufwendungen bei der Anpassung von Vertriebsprozessen im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets in Höhe von 3.295 T€ für das Jahr 2024.

(10) Personalaufwand

T€	2024	2023
Löhne und Gehälter	367.425	338.980
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	86.354	73.825
	453.779	412.805
davon für Altersversorgung	12.755	6.455

(11) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Im Geschäftsjahr wurden Abschreibungen in Höhe von 131.632 T€ (Vorjahr 122.713 T€) vorgenommen. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB in Höhe von 1.903 T€ (Vorjahr 86 T€). Die Wertminderung resultiert insbesondere aus der Neuausrichtung bei der Einführung von SAP S/4 HANA. Die außerplanmäßige Abschreibung wurde gemäß den handelsrechtlichen Vorschriften vorgenommen und beeinflusst das Jahresergebnis entsprechend.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 75.623 T€ (Vorjahr 88.720 T€). Sie enthalten aperiodische Aufwendungen von 389 T€.

(13) Beteiligungsergebnis

T€	2024	2023
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5.179	4.262
Erträge aus Beteiligungen	4.565	4.273
davon aus verbundenen Unternehmen	(4.186)	(4.098)
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-291	-53
davon aus verbundenen Unternehmen	(-291)	(-53)
	9.453	8.482

(14) Zinsergebnis

T€	2024	2023
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	20	23
davon aus verbundenen Unternehmen	(20)	(23)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8.670	8.625
davon aus verbundenen Unternehmen	(1.351)	(801)
davon aus Auf- und Abzinsungen	(3.114)	(3.608)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-30.002	-22.755
davon an verbundene Unternehmen	(-2.009)	(-1.906)
davon aus Aufzinsungen	(-2.117)	(-1.848)
	-21.312	-14.107

(15) Steuern nach Mindeststeuergesetzen

Der tatsächliche Steueraufwand/-ertrag aus dem MinStG für das Geschäftsjahr 2024 beläuft sich auf 0 €.

Sonstige Angaben

(16) Abschlussprüferhonorare

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

Zusammensetzung der Abschlussprüferhonorare T€	2024
Abschlussprüfungsleistungen	114
Andere Bestätigungsleistungen	16
Sonstige Leistungen	34
Steuerberatungsleistungen	0
	164

Die anderen Bestätigungsleistungen und sonstigen Leistungen in Höhe von 50 T€ betreffen Vorjahre.

(17) Haftungsverhältnisse

Es bestehen Verbindlichkeiten aus Bürgschaften in Höhe von 4.514 T€.

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

(18) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 2.186.857 T€. Hierin sind 8.501 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen und 4 T€ gegenüber assoziierten Unternehmen enthalten.

(19) Angaben zu den Beschäftigten

Es sind die im Jahresdurchschnitt Beschäftigten angegeben.

	2024	2023
Personal und Soziales ¹	3.772	115
Technik	1.974	1.935
Unternehmenssteuerung und Finanzen ¹	565	4.007
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	330	336
	6.641	6.393
davon Teilzeitbeschäftigte	838	742
davon weibliche Beschäftigte	1.118	1.066
Versorgungsempfänger	69	69
Auszubildende	145	140

¹ Durch Umstrukturierung innerhalb der HOCHBAHN sind die Zahlen nicht mit dem Vorjahr vergleichbar.

(20) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten im Geschäftsjahr 2024 keine Vergütung, es wurden lediglich Sitzungsgelder gezahlt.

Die Gesamtbezüge des Vorstandes beliefen sich auf 1.216 T€, die sich wie folgt zusammensetzen:

T€	Herr Henrich	Herr Lang	Frau Schmidt- Brunn	Frau Heiden- berger
Erfolgs- unabhängige Vergütungs- komponenten	290	242	205	205
Nebenleistungen (Sachbezüge, Direkt- versicherung)	43	9	34	35
Erfolgsbezogene Vergütungs- komponenten	0	73	47	33
Summe	333	324	286	273

Daneben bestehen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Vorstandsmitgliedern in Höhe von 2.484 T€ sowie ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen von insgesamt 15.399 T€. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2024 Bezüge von 655 T€ gezahlt.

(21) Organe der Gesellschaft

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Anjes Tjarks, Hamburg

Vorsitzender
Senator, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Irene Hatzidimou¹, Hamburg

Stellvertretende Vorsitzende
Gewerkschaftssekretärin, ver.di Vereinte
Dienstleistungsgewerkschaft

Martin Bill, Hamburg

Staatsrat, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Wolfgang Michael Pollmann, Hamburg (bis 26.09.2024)

Staatsrat, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Anselm Sprandel, Hamburg (ab 26.09.2024)

Staatsrat, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und
Agrarwirtschaft

Dr. Sibylle Roggencamp, Hamburg

Amtsleiterin Beteiligungsmanagement, Finanzbehörde

Dr. Tina Wagner, Hamburg

Amtsleiterin Verkehr, Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende

Martin Huber, Hamburg

Senatsdirektor i.R.

Oliver Jensen, Hamburg

Geschäftsführer, HGV Hamburger Gesellschaft
für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Martina Plag, Hamburg

Geschäftsführerin, Hachenberg und
Richter Unternehmensberatung GmbH

Gabriel Riesner¹, Hamburg

Gewerkschaftssekretär, ver.di Vereinte
Dienstleistungsgewerkschaft

Ingomar Spieß¹, Hamburg

Stabsbereichsleiter, HOCHBAHN

Klaus Ceglecki¹, Hamburg

Busfahrer, Vorsitzender des Betriebsrates der HOCHBAHN

Stefan Uckert¹, Reinbek

Techn. Angestellter, Mitglied des Betriebsrates
der HOCHBAHN

Kitty Faden¹, Hamburg

Busfahrerin, Mitglied des Betriebsrates der HOCHBAHN

Lars Bråkenhielm¹, Hamburg

Betriebstechniker, Mitglied des Betriebsrates
der HOCHBAHN

Rainer Furtwängler¹, Seevetal

Ausbilder U-Bahn-Betrieb, Mitglied des Betriebsrates
der HOCHBAHN

¹ Vertreter*in der Beschäftigten

Mitglieder des Vorstands

Robert Henrich, Ahrensburg, Vorsitzender

Ressort Unternehmenssteuerung

Merle Schmidt-Brunn, Hamburg

Ressort Finanzen und Nachhaltigkeit

Saskia Heidenberger, Moorrege

Ressort Personal und Soziales

Jens-Günter Lang, Hamburg

Ressort Technik

(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 Unternehmensregister, die Offenlegung des Konzernabschlusses der Freien und Hansestadt Hamburg erfolgt auf der Internetseite der FHH.

Hamburg, den 28. März 2025

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



Jens-Günter Lang

Anteilsbesitz

der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
zum 31. Dezember 2024¹

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital (inkl. Rücklagen)	Beteiligung		Ergebnis 2024	Beherrschungs- und Gewinnabführungs- vertrag
		T€	Name		
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	1.539	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	-98	ja
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	-193	ja
HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH, Hamburg	775	HOCHBAHN	100,0	275	ja
hySOLUTIONS GmbH, Hamburg	542	HOCHBAHN	56,0	88	-
HOCHBAHN U5 Projekt GmbH, Hamburg	30	HOCHBAHN	100,0	0	ja
NMS New Mobility Solutions Hamburg GmbH, Hamburg	50	HOCHBAHN	100,0	0	-
Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB“ Hamburg GmbH, Hamburg ³	1.624	HOCHBAHN	72,1	231	-
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	4.181	-
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	134	HOCHBAHN	100,0	6	-
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	78.607	HOCHBAHN	100,0	5.621	-
HSG Hanseatische Siedlungsgesellschaft mbH, Hamburg	11.245	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	100,0	1.714	ja ³
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft	56,0	1.652	ja ³

¹ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

³ Es besteht ein Gewinnabführungsvertrag mit der HOCHBAHN.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen folgende nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem:

- das Vorwort des Vorstands zum Jahresabschluss

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.

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrundeliegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Hamburg, 8. Mai 2025

Forvis Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Hajo Hauschildt
Wirtschaftsprüfer

Dr. Joachim Dannenbaum
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2024 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, einen Findungsausschuss und den nach gesetzlichen Vorgaben einzurichtenden Vermittlungsausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat vier reguläre Sitzungen und drei schriftliche Beschlussverfahren, der Finanzausschuss zwei Sitzungen und der Verkehrsausschuss zwei Sitzungen abgehalten.

Der Jahresabschluss sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2024 sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Forvis 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 in der Sitzung am 26. September 2024 ausgeschiedenen Mitglied Herrn Staatsrat Michael Pollmann für seine engagierte Tätigkeit in diesem Gremium. Herr Staatsrat Anselm Sprandel ist in der Sitzung am 26. September 2024 neu in den Aufsichtsrat eingetreten.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2024 geleistete Arbeit.

Hamburg, den 12. Juni 2025

Der Aufsichtsrat



Dr. Anjes Tjarks
Vorsitzender

Entsprechenserklärung zum Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK)

Die

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

hat im Geschäftsjahr 2024 bis zum 29. Februar 2024 alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK) in seiner bis zum 29. Februar 2024 gültigen Fassung eingehalten, die von dem Vorstand und den Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3–7 des HCGK sowie deren Unterpunkte).

Ab dem 1. März 2024 hat die Hamburger Hochbahn AG im Geschäftsjahr 2024 alle Regelungen des HCGK in seiner ab dem 1. März 2024 gültigen Fassung eingehalten, die von Geschäftsführung und Aufsichtsrat zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte).

Die Tochtergesellschaften der HOCHBAHN

ATG Alster-Touristik GmbH (ATG)

FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG)

HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)

Hamburger Hochbahn-Wache GmbH (HHW)

TEREG Gebäudedienste GmbH (TEREG)

HOCHBAHN U5 Projekt GmbH

New Mobility Solutions Hamburg GmbH (NMS)

haben im Zeitraum vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 mit folgenden Ausnahmen die Regelungen der jeweilig gültigen Fassung des Hamburger Corporate Governance Kodex eingehalten, die von den jeweiligen Geschäftsführungen und Aufsichtsräten zu verantworten sind (Gliederungspunkte 3 – 7 des HCGK sowie deren Unterpunkte). Die Tochtergesellschaften HHW, NMS und HOCHBAHN U5 Projekt GmbH verfügen über keinen Aufsichtsrat. 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. Im Rahmen der Geschäftsverteilung für die Geschäftsleitung ist eine konkrete Zuordnung der Verantwortlichkeit eines Geschäftsleitungsmitglieds für das Thema Gleichstellung und Diversity aufzunehmen.“

Die unterjährigen Änderungen des HCGK zum 1. März 2024 haben die HOCHBAHN veranlasst, die Anforderung des HmbGleiG hinsichtlich der Erstellung von Gleichstellungsplänen für ihre Beteiligungen zu prüfen. Eine vollständige Umsetzung dieser Anforderung ist in Bezug auf die Beteiligungen für 2025 geplant.

- **4.2.1 Satz 1 und Satz 5 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 der Tochtergesellschaft FFG besteht die Geschäftsführung nur aus einer Person. Aufgrund der geringen Unternehmensgröße wird bei der FFG die Bestellung von nur einem Geschäftsführer als angemessen angesehen. Eine Geschäftsanweisung, die die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung regelt, besteht vor diesem Hintergrund nicht.

Bei der Tochtergesellschaft TEREG besteht die Geschäftsführung seit Mai 2024 nur aus einer Person. Seitdem wird aktiv nach einer zweiten Geschäftsführerin gesucht.

- **4.2.9 HCGK:**

„Die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung soll einzeln – aufgeteilt nach erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten – 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, HHW und HOCHBAHN U5 Projekt GmbH unterliegen nicht der Offenlegungspflicht. Nach den Vorgaben des HCGK erfolgt die Veröffentlichung der Vergütung der Mitglieder der Geschäftsführung an dieser Stelle:

T€	Erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten	Nebenleistungen (Sachbezüge, Direktversicherung)	Erfolgsbezogene Vergütungskomponenten	Summe
FFG, Olaf Lilla	163	34	43	240
ATG, Tanja Cohrt	40	7	8	55
HADAG, Tanja Cohrt	80	14	16	110
ATG, Martin Lobmeyer	40	7	8	55
HADAG, Martin Lobmeyer	80	14	16	110
TEREG	Veröffentlichung erfolgt im Jahresabschluss 2024			
HHW, Arndt Malyska	119	155 ¹	43	317
HHW, Normen Wiegand, ab 01.12.2024	13	1	0	14
HOCHBAHN U5 Projekt, Dr. Petra Welge	165	2	30	197
HOCHBAHN U5 Projekt, Klaus Uphoff	165	10	30	205

¹ Beim Aufwand für Nebenleistungen handelt es sich um die Zuführung zur Pensionsrückstellung.

- **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 TEREG haben keine Ausschüsse gebildet, da aufgrund der jeweils geringen Unternehmensgröße und der geringen Anzahl von Aufsichtsratsmitgliedern die Bildung von Ausschüssen nicht erforderlich erscheint.

- **5.3.2 HCGK:**

„Der Aufsichtsrat größerer Unternehmen 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 und der Compliance befasst. Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll über besondere Kenntnisse in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen oder mit der Abschlussprüfung vertraut sein. Der bzw. die Vorsitzende des Prüfungsausschusses/Finanzausschusses soll kein ehemaliges Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft und nicht der/die amtierende Aufsichtsratsvorsitzende sein.“

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

• **5.5.1 HCGK:**

„Die Bezüge (Sitzungsgelder und Vergütungen) der Mitglieder des Aufsichtsrates werden durch Beschluss der Gesellschafterversammlung oder bei Anstalten öffentlichen Rechts durch die zuständige Fachbehörde als Vertreterin der FHH festgelegt. Sind an dem Kapital eines Unternehmens unmittelbar oder mittelbar nur öffentlich-rechtliche Einrichtungen beteiligt

oder werden die Aufwendungen des Unternehmens ganz oder zu einem überwiegenden Teil von der öffentlichen Hand getragen, sollen keine Vergütungen bewilligt, sondern nur Sitzungsgelder im Rahmen der maßgebenden Senatsbeschlüsse gezahlt werden.“

Die Norm findet bei der TEREK keine Anwendung, da ein nicht öffentlich-rechtliches Unternehmen am Kapital der TEREK beteiligt ist.

Hamburg, den 27. März 2025



Dr. Anjes Tjarks
Aufsichtsrat, Vorsitzender

Hamburg, den 27. März 2025



Robert Henrich



Merle Schmidt-Brunn



Saskia Heidenberger



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 | Mitarbeitende: 42



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 | Mitarbeitende: 342



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 | Mitarbeitende: 112 (davon 104 für die HADAG Verkehrsdienste GmbH)



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 | abgeordnete Mitarbeitende: 230 HOCHBAHN, 200 Securitas ÖPV GmbH



HOCHBAHN U5 Projekt GmbH (www.schneller-durch-hamburg.de/u5)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Die U5 Projekt GmbH übernimmt das gesamte kaufmännische und technische Projektmanagement für die Planung, die bauliche Umsetzung und die Systemtechnik der U-Bahn-Linie U5 bis zur Inbetriebnahme | Mitarbeitende: 92



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 | Mitarbeitende: Bei der Gesellschaft sind keine Mitarbeiter beschäftigt



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 100 %. | Geschäftszweck: Bereitstellung von gesellschaftseigenen Wohnungen an Mitarbeitende des HOCHBAHN-Konzerns. | Wohnungen: 2.048 | Mitarbeitende: 44 (44 Mitarbeitende ohne eine Mitarbeiterin der HOCHBAHN und ohne Geschäftsführer).



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 | Mitarbeitende: 0 (Zum 31.12.2023 war kein Mitarbeiter mehr bei der HVW beschäftigt. Sein Arbeitsverhältnis endete zum 30.04.2023. Danach hat der Mitarbeiter in den Ruhestand gewechselt.)



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions.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 | Mitarbeitende: 14 ohne Geschäftsführung



NMS New Mobility Solutions Hamburg GmbH (www.new-mobility-solutions.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG, 100 % | Geschäftszweck: Die Unterstützung der FHH bei der Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätswende sowie die Mitgestaltung der behörden- und organisationsübergreifenden digitalen Transformation der städtischen Organisationen. | Mitarbeitende: 19 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 | Mitarbeitende: 863



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 | Mitarbeitende: Die Gesellschaft führt kein eigenes Personal, es ist nur abgeordnet durch die HOCHBAHN und 1 Mitarbeiter von der VHH

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2024	2023	2022
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	669,6	587,7	492,8
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	286,6	295,0	162,0
Kostendeckungsgrad (in %)	74,1	70,5	80,9
Anlagevermögen	1.980,2	1.847,0	1.744,6
Bilanzsumme	2.372,6	2.134,1	2.052,0
Bruttoinvestitionen	658,4	418,1	327,1
Mitarbeitende¹	6.910	6.645	6.329
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	237,1	223,5	189,4
Personenkilometer (in Mio.)	800,9	780,1 ²	626,0
Investitionen (in Mio. €)	99,8	122,3	60,3
Busse	1.084	1.096	1.073
Linien	119	117	115
Haltestellen	1.500	1.466	1.421
Schieneverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	259,4	244,5	199,0
Personenkilometer (in Mio.)	1.394,6	1.278,3	1.188,1
Investitionen (in Mio. €)	550,4	287,1	259,2
U-Bahn-Wagen	1.007	1.007	1.037
Linien	4	4	4
Haltestellen	93	93	93

¹ Stand am 31.12., inklusive Vorstände und Auszubildende

² Aktualisierte Zahlen

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

Stabsbereich Nachhaltigkeit

Bereich Finanzen

Konzept und Design

Silvester Group, silvestergroup.com

Jutta Gathmann, Daniel-Vincent Seeger

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
hochbahn.de