



Menschen hinter der HOCHBAHN



Die Hamburger Hochbahn AG ist ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiertes und geführtes Unternehmen, das sich im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg befindet. Mit rund 4.400 engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und über einer Million Kunden täglich sind wir das zweitgrößte Nahverkehrsunternehmen Deutschlands sowie der größte Partner im Hamburger Verkehrsverbund (HVV).

Die HOCHBAHN realisiert auf drei U-Bahn- und 110 Buslinien hochwertige und attraktive Verkehrsleistungen für Hamburg. Wir bieten den Menschen in der wachsenden Metropolregion umweltfreundliche und bequeme Mobilität. Für uns als innovatives und modernes Dienstleistungsunternehmen stehen die Fahrgäste und ihre Zufriedenheit im Mittelpunkt. Verlässlichkeit, Qualität und Wirtschaftlichkeit bilden die Basis unserer täglichen Arbeit. Nicht zuletzt deshalb zählt die HOCHBAHN zu den erfolgreichsten Nahverkehrsunternehmen Europas.

Die HOCHBAHN-Aktivitäten außerhalb Hamburgs, aktuell vier erfolgreiche Schienen- und zwei Busverkehrsunternehmen, sind seit 2007 in der BeNEX GmbH gebündelt.

„Ob im Fahrdienst, in der Kundenbetreuung, bei der Instandhaltung, im Haltestellenmanagement oder in der Verwaltung – die HOCHBAHN-Mitarbeiter verfolgen das gleiche Ziel: Sie bewegen Hamburg. Tag für Tag.“

Das Jahr im Überblick	2
Top-Thema U4: Wachsende Stadt 04	
Management	6
Prolog des Aufsichtsratsvorsitzenden 06 Vorwort des Vorstands 08 Unternehmensstrategie 10	
Menschen hinter der HOCHBAHN	12
Fokus-Thema ATG	22
Hamburg von der Wasserseite 22	
Lagebericht	26
Geschäft und Rahmenbedingungen 27 Wirtschaftliche Lage 43 Risikobericht 48 Nachtragsbericht 52 Prognosebericht 52	
Jahresabschluss	55
Bilanz 56 GuV 57 Anlagenspiegel 58 Anhang 60	
Weitere Informationen	74
Bestätigungsvermerk 74 Bericht des Aufsichtsrats 76 Übersicht Tochter- und Beteiligungsgesellschaften 77 Impressum 80	

HOCHBAHN im Überblick

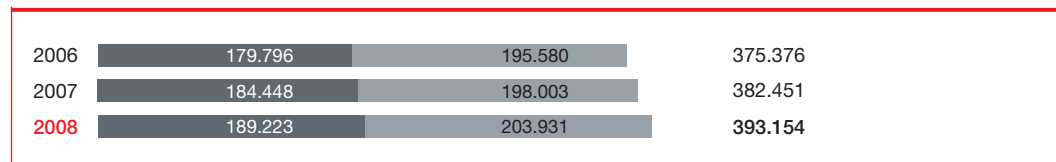
	2008	2007	2006
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	339,5	328,4	313,3
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	59,7	59,8	61,9
Kostendeckungsgrad (in %)	87,1	86,9	85,8
Anlagevermögen	622,5	605,2	649,9
Bilanzsumme	700,7	719,9	725,8
Bruttoinvestitionen	191,9	131,5	121,0
Mitarbeiter			
	4.416	4.398	4.392
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	204,0	198,0	195,6
Personen-Kilometer (in Mio.)	634,4	616,0	608,5
Investitionen (in Mio.)	39,1	32,2	20,9
Busse	726	702	704
Linien	110	112	120
Haltestellen	1.303	1.299	1.355
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	189,2	184,4	179,8
Personen-Kilometer (in Mio.)	1.129,7	1.101,2	1.073,4
Investitionen (in Mio.)	149,3	94,1	94,0
U-Bahn-Wagen	749	749	749
Linien	3	3	3
Haltestellen	89	89	89

Kontinuität – Die HOCHBAHN verzeichnet auch 2008 eine deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegende Steigerung bei den Fahrgastzahlen:

+2,8 %

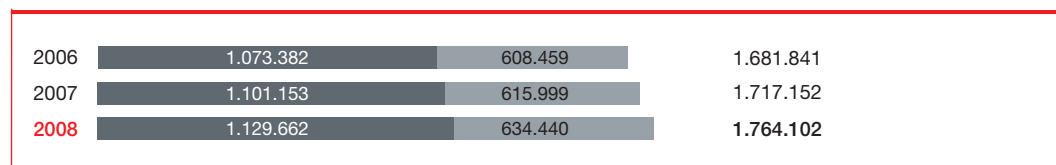
Entwicklung der Fahrgastzahlen (in Tausend)

● U-Bahn ● Bus



Verteilung Personen-Kilometer (in Tausend)

● U-Bahn ● Bus



BIP-Entwicklung in Hamburg (%)

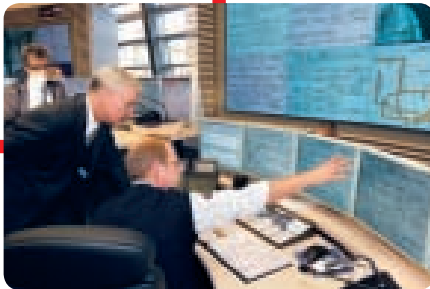


Das Jahr im Überblick



Mai 2008: U4-Tunnelbau beginnt.

Nach bergmännischer Tradition wurden vor Beginn der Tunnelbauarbeiten für die neue U-Bahn-Linie U4 die erste Tunnelröhre und die Schildvortriebsmaschine im Startschacht gesegnet und getauft. Der Bau der beiden Röhren zum Jungfernstieg ist aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse nicht nur für die gigantische Tunnelbohrmaschine V.E.R.A. (Von der Elbe Richtung Alster) eine große Herausforderung. Die U4 wird ab Frühjahr 2012 eine schnelle, umsteigefreie und komfortable Verbindung zwischen HafenCity und Hamburger Innenstadt bieten.



Januar 2008: Neue Betriebszentrale der HOCHBAHN eröffnet.

Nach knapp zweijähriger Bauzeit hat die HOCHBAHN zum Jahresbeginn ihre neue Verkehrsleitstelle in Betrieb genommen. In dem Neubau auf dem Dach des historischen Hochbahnhouses sind die Leitstellen von U-Bahn- und Busbetrieb sowie der HOCHBAHN-WACHE in einer hochmodernen Betriebszentrale zusammengefasst. Die Zentralisierung verkürzt die Kommunikations- und Entscheidungswege und ermöglicht eine noch schnellere Information unserer Fahrgäste. Mit der eingesetzten Technik wird die HOCHBAHN auch auf diesem Gebiet zum Impulsgeber der Branche. Denn wir wollen den öffentlichen Nahverkehr noch attraktiver machen.



Mai 2008: Regionalverkehre in Bayern gewonnen.

Ein erfolgreiches und wirtschaftliches Verkehrsangebot bietet die HOCHBAHN bereits seit 2002 auch außerhalb Hamburgs. Unsere Expansionspläne folgen einer klaren Strategie. Wir wollen unseren Marktanteil rentabel ausbauen und zusätzliche Erträge erwirtschaften. Ende Mai 2008 haben wir nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren den Zuschlag für den Betrieb des Regionalnetzes Regensburg inklusive der Donautalbahn erhalten. Mit unseren Tochter- und Beteiligungsunternehmen betreiben wir schon heute Schienenpersonen- und Busverkehre in neun Bundesländern – und ab Dezember 2010 auch in Bayern.



Juli 2008: 1:1-Modell der neuen U-Bahn-Generation präsentiert.

Bereits das Modell zeigt, wie der DT5 die zukünftige Mobilität in Hamburg prägen wird. Übergänge zwischen den einzelnen Wagen schaffen ein großzügiges Raumgefühl und sorgen für eine bessere Verteilung der Fahrgäste sowie deutlich mehr Platz. Das DT5-Fahrzeug in neuartiger Leichtbaukonstruktion und eleganter Edelstahloptik zeichnet sich durch modernsten Fahrgastkomfort, innovative Technik und umweltschonenden Ressourceneinsatz aus. Der von der HOCHBAHN vergebene Auftrag umfasst die Lieferung von 27 Fahrzeugen bis 2013 und die Option auf 40 weitere Fahrzeuge bis 2015.



September 2008: Wir bauen für die Zukunft Hamburgs.

Über neun Kilometer des insgesamt 101 Kilometer langen Streckennetzes der Hamburger U-Bahn führen über Brücken und Viadukte. Viele dieser Stahl- oder Steinkonstruktionen sind inzwischen fast 100 Jahre alt. Um Fahrkomfort und Sicherheitsstandard auch für ein weiteres Jahrhundert auf hohem Niveau zu halten, werden jedes Jahr einige der insgesamt 408 Brücken und Viadukte ersetzt oder modernisiert. Im September 2008 konnten wir die Bauarbeiten an fünf U-Bahn-Brücken auf der Linie U1 abschließen. Die logistische Meisterleistung bestand darin, einige Brücken komplett auszutauschen. Bis zu 40 Meter lang und 150 Tonnen schwer wurden die neuen Brücken in einem Stück eingesetzt.



Oktober 2008: Arbeitsminister Olaf Scholz bei der HOCHBAHN.

Der Bundesminister für Arbeit und Soziales, Olaf Scholz, besuchte die HOCHBAHN, um sich in Gesprächen mit älteren Mitarbeitern über deren berufliche Situation zu informieren. Der Minister war positiv überrascht, denn wir legen seit jeher großen Wert darauf, ältere Mitarbeiter zu fördern, sie an neue Aufgaben heranzuführen und ihnen moderne Technologien anzuvertrauen. Gleichzeitig bieten wir attraktive Ausbildungsplätze. Altersgemischte Teams, in denen wertvolle Erfahrungen und Wissen zwischen Jung und Alt ausgetauscht werden, sind daher in vielen Bereichen der HOCHBAHN schon lange bewährte Praxis.

Top-Thema U4: Wachsende Stadt



i Der Bau der rund vier Kilometer langen Linie U4 ist wohl eines der anspruchsvollsten deutschen U-Bahn-Bauprojekte der Gegenwart. Die Bauzeit beträgt rund vier Jahre.

U4-Bau – wichtiger Motor der Stadtentwicklung.

Unten leistet V.E.R.A. beim Bohren des Tunnels für die neue U4 Schwerarbeit, oben macht ein umfassendes Informationsangebot die Baustelle zur Schau-
stelle. Direkt am Jungfernstieg können Hamburger Bürger und Touristen erfahren, was hinter der U4 steckt und welche Bedeutung die U-Bahn-Linie, die den neuen Stadtteil HafenCity mit der Innenstadt verbindet, im Rahmen des Leitbilds „Hamburg: Wachsen mit Weitsicht“ hat.

Der U4-Infopavillon am Jungfernstieg und die benachbarte Bauzaungalerie sind Publikumsmagneten. Schon deutlich mehr als 325.000 Besucher haben den Pavillon seit der Eröffnung am 30. Mai 2008 allein bis Jahresende besucht. Hier bekommen Interessierte nicht nur Antworten auf alle Fragen zum Bauverfahren und zum aktuellen Baufortschritt. Sie können anfassen, probieren und verstehen, was hinter dem U4-Projekt steckt.

Ein echter Hingucker sind auch die rund zwei mal drei Meter großen, beleuchteten Ausstellungsvitrinen, die den Jungfernstieg auf einer Länge von 60 Metern mit wechselnden Ausstellungen zur Galerie machen. Diese Bauzaungestaltung ist in Deutschland einmalig.

Eine besondere Faszination übt darüber hinaus der riesige Tunnelbohrer aus, mit dem die 2,8 Kilometer langen, unterirdischen Röhren für die U-Bahn-Linie gebaut werden. Schon der Schiffstransport des 74 Meter langen und 650 Tonnen schweren Giganten – natürlich in Einzelteilen – von Süddeutschland an die Elbe sorgte für Gesprächsstoff. Auf große Resonanz stieß auch die Namensfindung des technischen Schwergewichts, das am 15. Mai 2008 auf den Namen V.E.R.A. (Von der Elbe Richtung Alster) getauft wurde. Nun verfolgen die Hamburger interessiert, wie sich der Tunnelbohrer mit seinem Schneirad von 6,57 Metern Durchmesser voranarbeitet und insgesamt rund 190.000 Kubikmeter Erdreich aushebt.

i Baustelle: Die HOCHBAHN hat das für die Stadt und ihre Bevölkerung schonendste Bauverfahren ausgewählt. Auf den noch unbebauten Flächen in der HafenCity wird in offener Bauweise gebaut, auf dem Abschnitt vom Jungfernstieg bis zum Überseequartier unterirdisch. Offene Baustellen im Innenstadtbereich gibt es nur im Bereich des Anlegers Jungfernstieg und an den Notausstiegen. So werden Anlieger und Verkehr während der Bauzeit in einem geringstmöglichen Maße beeinträchtigt.



Getauft und gesegnet

Mit der traditionellen Schild- und Tunneltaufe fiel der offizielle Startschuss für den Tunnelbau. Taufpatin ist die Senatoren-Gattin Inga Unger-Freytag.



Wie im Flug

Die U4 benötigt für ihren Weg von der Haltestelle Überseequartier in der HafenCity bis zum Jungfernstieg nur drei Minuten.

Prolog des Aufsichtsratsvorsitzenden

Hamburg steht für wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, aber auch für eine anerkannt hohe Lebensqualität. Insbesondere in Zeiten des Klimawandels sind wir gefordert, bei allen Maßnahmen zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts zugleich Lösungen zu entwickeln, die zum Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen beitragen. Unser Ziel ist es, auf lokaler Ebene einen deutlichen Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung zu leisten. Dass wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und ökologische Tragfähigkeit durchaus vereinbar sind, zeigt die Auszeichnung Hamburgs als europäische Umwelthauptstadt „green capital“. Unsere Stadt nimmt im internationalen Vergleich eine Vorbildrolle beim Klimaschutz, dem Ausbau des Nahverkehrs und der Förderung erneuerbarer Energien ein.

In einer dynamischen Hafen- und Handelsmetropole spielt Mobilität eine entscheidende Rolle. Die HOCHBAHN ist ein unverzichtbarer Partner unseres attraktiven Nahverkehrssystems, das sich den ökonomischen und ökologischen Anforderungen des wachsenden Verkehrsaufkommens wie Schadstoffausstoß, Lärmemission und Flächenverbrauch aktiv stellt. Durch gezielte Leistungsausweitungen und Qualitätsverbesserungen ist es dem Unternehmen auch 2008 gelungen, überdurchschnittliche Fahrgastzahlensteigerungen zu realisieren. Die verkehrliche Erschließung des neuen Stadtteils HafenCity durch die U4 schreitet zügig voran, und noch in der laufenden Legislaturperiode will Hamburg mit Unterstützung der HOCHBAHN das erste Teilnetz einer modernen Niederflur-Stadtbahn auf den Weg bringen.

Einen herausragenden Beitrag zur Erreichung unserer ehrgeizigen Klimaschutzziele leistet die HOCHBAHN schon allein dadurch, dass sie täglich mehr als eine Million Menschen umweltfreundlich an ihr Ziel bringt. Darüber hinaus engagiert sie sich bei der Entwicklung und Erprobung umwelt- und klimaschonender Technik. Ihre wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenbusse lassen bereits heute die Vision komplett schadstoffemissionsfreier Fahrzeuge Realität werden, und mit der HOCHBAHN-Tochter hySOLUTIONS GmbH ist es uns gelungen, die Aktivitäten von Forschung, Herstellern und Anwendern gezielt zu bündeln, um die neue Technik schneller zur Marktreife zu entwickeln.

Trotz der deutlichen Optimierung ihres Angebots hat die HOCHBAHN durch eine weitere Steigerung ihres Kostendeckungsgrades den Haushalt der Freien und Hansestadt auch im abgelaufenen Geschäftsjahr zuverlässig entlastet. Dass sie der geeignete Partner für die Realisierung attraktiver und zugleich wirtschaftlicher Nahverkehrsangebote ist, zeigt



Dr. Michael Freytag

auch der Erfolg außerhalb des Heimatmarkts. Die BeNEX GmbH, die die HOCHBAHN-Beteiligungen im Schienen- und Busbereich außerhalb Hamburgs bündelt, konnte sich auch 2008 in Ausschreibungsverfahren gegen den Wettbewerb durchsetzen. Die Signale stehen also auf „Grün“, gemeinsam mit der HOCHBAHN auch in den nächsten Jahren anspruchsvolle Ziele zu erreichen, damit Hamburg mobil und lebenswert bleibt.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michael Freytag'. The signature is fluid and cursive, written over a white background.

Senator Dr. Michael Freytag
Präses der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hamburger Hochbahn AG

Vorwort des Vorstands

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,
Geschäftspartner und Freunde der HOCHBAHN,

auch für 2008 zeichnet sich bei der HOCHBAHN eine deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegende Fahrgastzahlensteigerung von gut 2,8 % gegenüber 2007 ab. Wirtschafts-, Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung in Hamburg boten günstige Rahmenbedingungen. Dass sich die Nachfrageentwicklung trotz sinkender Benzinpreise jedoch auch im 4. Quartal 2008 positiv fortsetzte, macht uns stolz, denn dies ist nicht zuletzt unserer Leistung zu verdanken. Schließlich prägt die HOCHBAHN als größter Partner im Hamburger Verkehrsverbund das anerkannt hohe Niveau des öffentlichen Nahverkehrs hinsichtlich Sicherheit, Sauberkeit und Zuverlässigkeit entscheidend. Unser Ziel ist es, auch diejenigen, die vielleicht nur aufgrund der gestiegenen Mobilitätskosten auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sind, langfristig von unserer Leistung zu überzeugen. Daher haben wir 2008 alles darangesetzt, trotz der vielen Neueinsteiger die gewohnte hohe Beförderungsqualität aufrechtzuerhalten.

Das Angebot an die erheblich gestiegene Nachfrage anzupassen, unsere anspruchsvollen Zukunftsprojekte für eine maßgeschneiderte Mobilität in Hamburg weiter voranzutreiben und gleichzeitig verlässlich den Haushalt zu entlasten, war bereits im abgelaufenen Berichtsjahr ein erheblicher Kraftakt für die HOCHBAHN. 2008 ist es uns trotzdem zum 15. Mal in Folge gelungen, mit 87,1 % wiederum einen verbesserten Kostendeckungsgrad zu erreichen. Dass dieser positive Trend sich auch 2009 fortsetzt, ist unwahrscheinlich. Die wesentlichen Potenziale sind im Rahmen unserer Restrukturierung bereits gehoben. Auch in unserer Stadt ist aufgrund der globalen wirtschaftlichen Entwicklung mindestens mit einer Stagnation auf dem Arbeitsmarkt zu rechnen – überdurchschnittliche Fahrgastzahlensteigerungen wie in den Vorjahren werden daher nicht zu realisieren sein. Die im Bundesvergleich bisher eher geringen Fahrpreisanpassungen sind zudem nicht ausreichend, um die Entwicklung bei den großen Kostentreibern wie Energie und Personal zu kompensieren.

Gleichzeitig steigen die Anforderungen an den Klimaschutz. Im Koalitionsvertrag haben sich CDU und GAL mit einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um 40 % bis 2020 ehrgeizige Ziele gesetzt. Nur durch eine quantitative und qualitative Angebotsausweitung kann der öffentliche Nahverkehr einen spürbaren Beitrag zur dringend notwendigen Einsparung von Treibhausgasen leisten. Jeder zusätzliche Fahrgast hilft, die Klimaziele zu erreichen. Einen wichtigen Beitrag zur Erschließung weiterer Potenziale wird das neue Stadtbahnsystem in Hamburg leisten. Wir freuen uns, dass sich die Freie und Hansestadt Hamburg auch bei diesem wegweisenden Projekt für die HOCHBAHN als Partner entschieden hat. 2008 beauftragte sie uns mit Planung, Bau und Betrieb des neuen Systems.

Die Weichen für ein Wachstum auch außerhalb unseres Heimatmarkts konnten wir erstmals auch in Bayern stellen. Im Mai 2008 erfolgte der Zuschlag für das Regional-



Günter Elste

bahnnetz Regensburg und die Donautalbahn, im Oktober konnte sich die BeNEX GmbH auch bei der Ausschreibung des Dieselnetzes Oberfranken durchsetzen. Durch die erfolgreiche Akquisition der Mehrheitsanteile an der VBR Verkehrsbetriebe- und Servicegesellschaft mbH, die in Bayern und Hessen aktiv ist, schuf sie sich zudem eine gute Basis für den Ausbau ihrer Marktanteile auch im Busbereich.

Wir haben im vergangenen Jahr viel erreicht. Ohne das herausragende Engagement unserer Mitarbeiterinnen, Mitarbeiter und des Managements wären diese Erfolge nicht zu realisieren gewesen. Ihnen gilt unser besonderer Dank, genauso wie den Vertretern der Arbeitnehmer und unserem Aufsichtsrat für die großartige Unterstützung und das Vertrauen, das sie wiederum in uns gesetzt haben. Besonders bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei unserem Kollegen Dr. Ulf Lange, der, nachdem er 16 Jahren lang als Vorstand die Zukunft der HOCHBAHN entscheidend mitgestaltet hat, Ende Februar 2009 in den Ruhestand ging. Seine Nachfolge als Vorstand des Ressorts Zentrale Dienstleistungen trat zum 1. März 2009 Ulrike Riedel an. Ihr und uns wünschen wir eine sichere und glückliche Hand, die großen Herausforderungen auch des kommenden Jahres zu meistern.

Ihr

Günter Elste
Vorstandsvorsitzender

Unternehmensstrategie

Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt eine Schlüsselrolle zu, wenn es darum geht, die Funktionsfähigkeit der wachsenden Metropole Hamburg und die weitere positive Entwicklung des Wirtschaftsstandorts zu gewährleisten. Als größter Partner im Hamburger Verkehrsverbund ist die HOCHBAHN wesentliches Instrument der ökologisch und ökonomisch ausgerichteten Stadtentwicklungspolitik. Es gilt, bei möglichst geringem Mittel- und Ressourceneinsatz ein leistungsfähiges Angebot zu realisieren, gleichzeitig aber durch technische Innovation und hohe Qualität die Attraktivität des ÖPNV so zu steigern, dass möglichst Viele sich für Bus und Bahn entscheiden. Nur so können die ehrgeizigen Klimaschutzziele erreicht, die Lebens- und Standortqualität bewahrt und zugleich die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen erhöht werden.

Die Öffnung des Markts hat die HOCHBAHN frühzeitig als Herausforderung, aber auch als Chance erkannt. Durch umfassende Restrukturierungsmaßnahmen und ein konsequentes Ertrags- und Kostenmanagement hat sie wettbewerbsfähige Strukturen und Angebote aufgebaut und trotz steigender Leistungsanforderungen und sinkender öffentlicher Finanzierungsbeiträge den Kostendeckungsgrad kontinuierlich verbessert. Eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der internen Abläufe sorgt für eine laufende Optimierung von Prozessqualität, -dauer und -kosten, professionelle Steuerungstools für eine optimale übergreifende Zusammenarbeit von Mitarbeitern und Management. So gut aufgestellt ist die HOCHBAHN auch außerhalb ihres Heimatmarkts erfolgreich und konnte ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen von Ausschreibungen bereits mehrfach unter Beweis stellen. Eine ausreichende Unternehmensgröße sieht sie als unabdingbar, um sich eigenständig am Nahverkehrsmarkt zu behaupten. Um das Expansionstempo zu erhöhen, hat die HOCHBAHN ihre Beteiligungen an den Schienen- und Busverkehrsunternehmen außerhalb Hamburgs in der BeNEX GmbH gebündelt. Durch die gemeinsamen Expansionsaktivitäten mit einem kapitalstarken Partner erzielt sie zusätzliche Beteiligungserträge und Kostendegressionseffekte im Kerngeschäft. Die HOCHBAHN wächst auch in Hamburg. Langjährige Erfahrungen und eine breite Management-Expertise machen sie zum gefragten Partner bei Planung, Bau und Betrieb von Ergänzungsnetzen und neuen Systemen in Hamburg.

Ein maßgeschneidertes Angebot und die Stärkung des Marketings bilden die Basis für Neukundengewinnung und Kundenbindung. Um die Fahrgastzahlen und damit auch die Erlöse zu steigern, setzt die HOCHBAHN auf eine unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten größtmögliche Quantität und Qualität ihres Angebots. Die kontinuierliche Optimierung erfolgt unter Nachfrage- und Erlösgesichtspunkten und ist konsequent an den Bedürfnissen und Anforderungen der Kunden und Aufgabenträger ausgerichtet. Die Bandbreite

reicht von kurzfristigen Maßnahmen, etwa dem Einsatz größerer Fahrzeuge oder der Erhöhung der Taktdichte, bis hin zu komplexen Um-, Aus- und Aufbaumaßnahmen, die Erschließungslücken füllen und auch künftig die nötigen Kapazitäten sicherstellen. Eine jährliche, breit angelegte Kundenbefragung und ein offensives Beschwerdemanagement sind wesentliche Gradmesser für die Kundenzufriedenheit. Sie münden in unterschiedlichsten Maßnahmen – von der Einrichtung von U-Bahn-Ersatzverkehren mit Taxen bei ungeplanten Störungen bis hin zum Aufbau von Sicherheitspersonal oder Videoaufzeichnungen in Bussen zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit. Im weiteren Ausbau der Barrierefreiheit sowie des Serviceangebots an U-Bahn-Haltestellen und Umsteigeanlagen sieht die HOCHBAHN zusätzliche Hebel zur Kundenbindung.

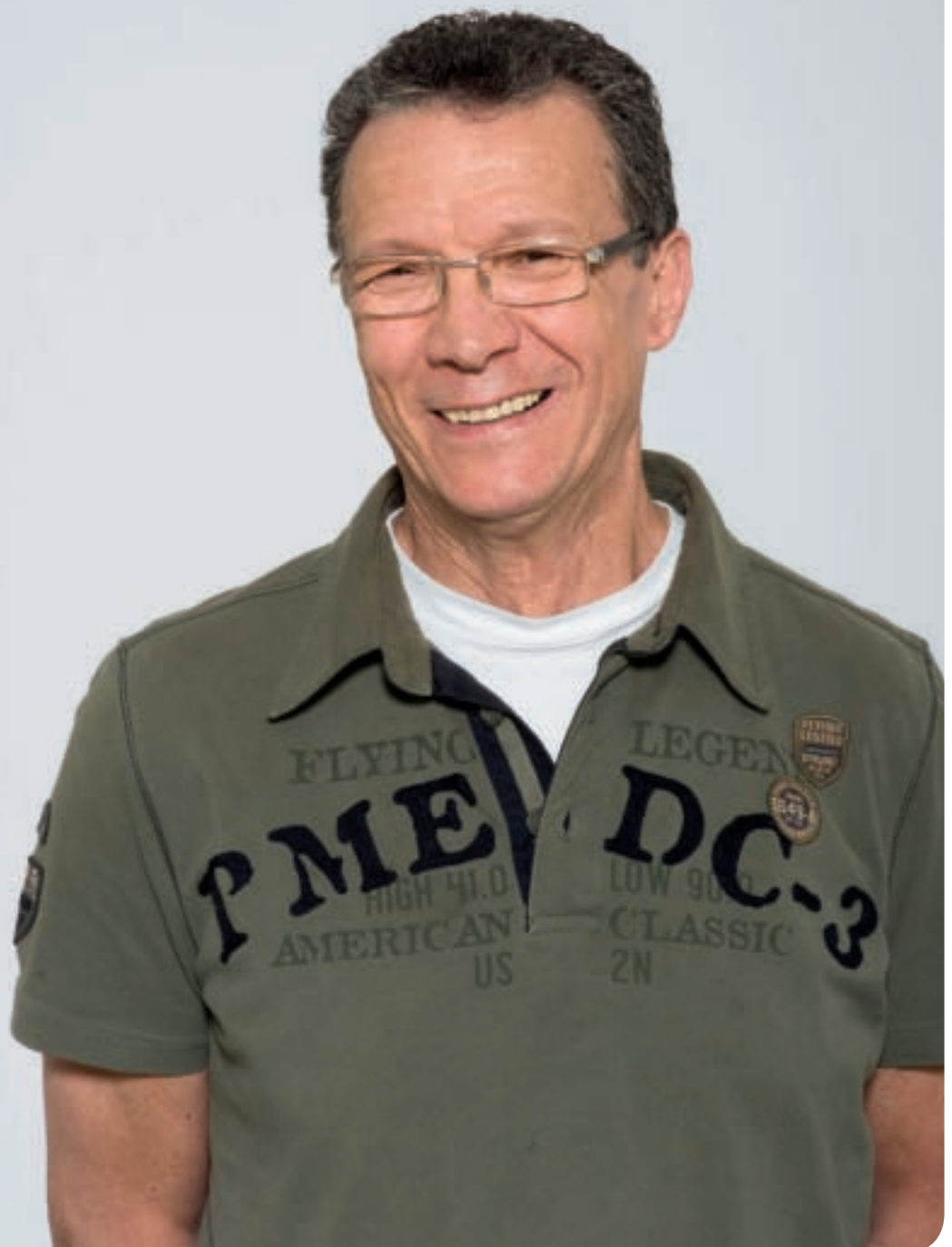
Wenn es um die Minimierung von Schadstoff- und Lärmemissionen oder des Verbrauchs von Energie und nicht regenerativen Ressourcen geht, ist der ÖPNV dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bereits heute deutlich überlegen. Expertenprognosen besagen, dass schon ab 2035 die Preise für die zur Neige gehenden Vorkommen und Vorräte an Erdöl soweit gestiegen sein werden, dass zu diesem Zeitpunkt der Übergang auf vom Erdöl unabhängige Antriebstechnologien bereits vollzogen sein muss. Den Wandel müssen Hersteller und Verkehrsunternehmen aktiv mitgestalten, um trotz geringer Stückzahlen ihre Vorteile gegenüber dem MIV zu sichern. Um die Vision einer Zero-Emission-Mobilität zu unterstützen, setzt die HOCHBAHN auch bei der Elektromobilität auf Strom aus erneuerbaren Energien. Sie ist wichtiger Partner der Industrie bei der Entwicklung innovativer Technologien. Im Rahmen ihrer Praxiserprobung nimmt sie eine Vorreiterrolle ein und sichert sich durch die Zusammenarbeit mit Entwicklern und Anwendern zukunftsträchtiges Know-how.

Die Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur ist fester Bestandteil der HOCHBAHN-Strategie. Ein am Dialog orientiertes Führungsverhalten soll nicht nur Produktivität und Effizienz steigern, sondern das Kreativitätspotenzial aller Mitarbeiter heben. Der sich aufgrund des demografischen Wandels verengende Arbeitsmarkt stellt hohe Anforderungen an das Unternehmen als Arbeitgeber. Sämtliche Instrumente der Personalentwicklung, des Gesundheitsmanagements und der Arbeitsgestaltung sind daher auch auf den Erhalt der Leistungsfähigkeit bis zum Renteneintritt ausgelegt.

Die HOCHBAHN gilt als eines der bestgeführten deutschen Verkehrsunternehmen. Diesen Erfolg zu sichern, den Wettbewerbsvorsprung weiter auszubauen und auch langfristig ihre Eigenständigkeit zu erhalten, bleibt auch für die kommenden Jahre eine große Herausforderung.

*Die Arbeit bei der HOCHBAHN macht mir viel Spaß.
Sie ist abwechslungsreich und herausfordernd zugleich.
Tolle Arbeitsbedingungen und der Umgang mit hoch-
moderner Technik lassen mich jeden Tag gern hierher
kommen. Und das schon seit 1981.*

Mehmet-Nouri Yapagci (64),
Maschinenschlosser und Schweißer



Verantwortung

Ich arbeite überwiegend in der U-Bahn-Werkstatt. Dort bin ich verantwortlich für die Instandsetzung und Reparatur der Maschinen und Anlagen.



Kundenorientierung

Es ist mir sehr wichtig, meine Aufgaben perfekt zu erledigen, denn wenn alles stimmt, spüren das auch die Fahrgäste. Schließlich sind es die Kunden, die im Mittelpunkt unseres Handelns stehen.



Einsatz

In dringenden Fällen kann es schon mal vorkommen, dass wir die Arbeiten auch an den Wochenenden oder nachts ausführen.

Perfektion

Eine Herausforderung ist es, trotz des Termindrucks präzise zu sein und Fehlerquellen auszuschließen. Eine gute Arbeit abgeliefert zu haben, gibt mir ein Gefühl der Bestätigung.



Seit 29 Jahren bin ich für die HOCHBAHN tätig.
Angefangen habe ich als Beizeichnerin im
Büsbereich. Ich organisiere gern und Sorge
für reibungslose Abläufe. Das schätzen besonders
meine Kollegen, denen ich so den Rücken freihalte.

Marie-Luise Schröder (60),
Teamassistentin Bereich
Busplanung und -steuerung





Planung

Als Teamassistentin plane ich die wöchentlichen Meetings. Da wird allerhand besprochen und entschieden. Damit nichts verlorenght, führe ich akribisch Protokoll.



Unterstützung

Ein typischer Arbeitstag ist ausgefüllt mit Terminorganisationen, Terminänderungen, Besprechungsvorbereitungen und der Planung von Dienstreisen für meine Kollegen.



Überblick

Damit in unserer Abteilung am Ende immer alles rund läuft, muss ich auf vieles achten. Aber genau diese Herausforderung schätze ich so sehr an meiner Tätigkeit.



Ich war zunächst Haltestellenwächter, anschließend U-Bahn-Fahrer und Rangierer. Zurzeit werde ich im U-Bahn-Betrieb zum Linien-disponenten ausgebildet. Danach stelle ich dann meine Fähigkeiten und Kenntnisse in der U-Bahn-Betriebszentrale unter Beweis. Ich freue mich schon jetzt darauf, von dieser Stelle aus zum Erfolg unseres Unternehmens beizutragen.

Mohamed Sallam (31),
seit 10 Jahren bei der HOCHBAHN



Verbundenheit

Schon mein Vater war bis zu seinem Ruhestand 34 Jahre bei der HOCHBAHN. Auch meine Schwester arbeitet hier seit sechs Jahren als U-Bahn-Fahrerin.



Vielseitigkeit

Jeder Tag in diesem großen Unternehmen ist anders und abwechslungsreich. Ich werde momentan intensiv ausgebildet. Schließlich muss ich mich mit allen Bereichen des U-Bahn-Betriebs gut auskennen.



Ehrgeiz

Wenn ich als Zugfahrer tätig bin, dann zählen für mich vor allem Pünktlichkeit, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft. Denn die Fahrgäste sollen sich wohlfühlen und immer wieder gern bei uns einsteigen.



Perspektive

Ich freue mich schon auf die Zeit nach meiner Ausbildung. Denn dann werde ich gemeinsam mit meinen Kollegen in der modernen HOCHBAHN-Betriebszentrale die komplexen Abläufe im U-Bahn-Betrieb überwachen und steuern.



Versprechen

Betriebsstörungen sind leider nie ganz auszuschließen. Als zukünftiger Liniendisponent möchte ich mit dazu beitragen, dass unsere U-Bahnen jederzeit zuverlässig rollen.



Als Diplom-Ingenieurin arbeite ich im Fachbereich U-Bahn-Neubau der HOCHBAHN. Und da dominiert zuzeit natürlich das größte U-Bahn-Bauprojekt Deutschlands. Ich trage in einem Team vieler Kollegen mit dazu bei, dass Hamburgs neue U-Bahn-Linie U4 Wirklichkeit wird.

Stephanie Holk (38),
seit 2004 bei der HOCHBAHN



Weitblick

Natürlich gibt es beim Bauen in der Stadt vielfältige Berührungspunkte zu Hauseigentümern, Kaufleuten, Passanten oder den Behörden. Als Planer versuchen wir die unterschiedlichen Belange bestmöglich zu berücksichtigen.



Herausforderung

Der Bau der beiden Röhren zum Jungfernstieg ist wegen der schwierigen Bodenverhältnisse eine komplexe Angelegenheit, der wir uns täglich stellen müssen.



Lösungen

Jeder Bautag verlangt von mir, fundierte Entscheidungen zu treffen. Zusammen mit der ARGE U4, der Bauaufsicht der HOCHBAHN und externen Gutachtern erarbeite ich Lösungsvorschläge für die vielen technischen Aufgaben.

Zukunft

Es ist ein tolles Gefühl, daran beteiligt zu sein, dass unsere Fahrgäste in Zukunft komfortabel mit der neuen U-Bahn-Linie von der HafenCity zum Jungfernstieg fahren können. Und das in nur drei Minuten.

Es war immer mein Traum, als Busfahrer bei der HOCHBAHN zu arbeiten. Mein Vater, der selbst seit 26 Jahren hier beschäftigt ist, hat diese Begeisterung geweckt und mich auf dem Weg dahin unterstützt. Heute ist dieser Wunsch Realität.

Es gibt für mich nichts Schöneres, als dafür zu sorgen, dass die Menschen in Hamburg mit mir ihr Ziel sicher erreichen.

Alexander Kusen (23),
seit 2007 bei der HOCHBAHN





Anspruch

Auch wenn es mal hektisch zugeht, etwas Unerwartetes passiert oder Umleitungen zu fahren sind. Meine Kollegen und ich geben alles, damit unsere Fahrgäste pünktlich und bequem befördert werden.

Engagement

Der direkte Umgang mit den Kunden macht mir sehr viel Spaß. Das Wichtigste bei meinen täglichen Fahrten ist es, nett und gelassen zu sein. Das spüren auch die Fahrgäste. Häufig sehe ich dann ein Lächeln auf ihren Gesichtern. Zufriedene Kunden machen mich glücklich.

Motivation

Obwohl ich noch relativ jung bin, trage ich eine hohe Verantwortung für Fahrgast und Fahrzeug. Es wird viel von uns erwartet und das spornt mich zu Höchstleistungen an.

Fokus-Thema ATG: Hamburg von der Wasserseite



i Die weiße Alsterflotte der ATG ist Pionier beim fortschrittlichen Schiffsantrieb. Schon im Jahr 2000 wurde der Solar-Katamaran „Alstersonne“ in Dienst gestellt. 2008 folgte das emissionsfreie Fuel Cell Ship (FCS) „Alsterwasser“ mit zwei Brennstoffzellen als Antrieb.

Eine Flotte geht mit der Zeit.

Vom ersten Linienverkehr zwischen den Anlegern Jungfernstieg, Mühlenkamp und Winterhude im Jahr 1859 bis zum Einsatz des weltweit ersten Brennstoffzellen-Fahrgastschiffs im Jahr 2008 war es ein weiter Weg. Doch die Alsterschiffahrt, die heute unter der Flagge der ATG Alster-Touristik GmbH fährt, ist immer mit der Zeit gegangen. Dabei hat sie ihre Flotte modern gehalten und zahlreiche neue Schiffstypen entwickelt. Auch deswegen ist sie heute ein touristisches Highlight, mit dem jedes Jahr Hunderttausende die Schönheit Hamburgs vom Wasser aus entdecken.

Die Alsterschiffahrt begann vor bald 150 Jahren mit einem kleinen Dampfboot des Schiffsmaklers Johan Peter Parau, das den schönen Namen „Alina“ trug. Im Ausgang des 19. Jahrhunderts nahm der Schiffsverkehr einen rasanten Aufschwung, mehr und mehr Verbindungen wurden geschaffen. Um die Jahrhundertwende schipperten 30 Dampfer über die Alster, die Fahrgastzahlen gingen in die Millionen. Heutzutage ist die Alsterschiffahrt dank Schnellbahnen und Bussen als Verkehrsträger nicht mehr notwendig. Als Touristenattraktion und Freizeitvergnügen gehört sie jedoch weiterhin zu Hamburg wie Michel und Hafen.

Eine knappe halbe Million Fahrgäste befördert die weiße Alsterflotte der ATG durch Hamburgs Wasserstraßen. Am beliebtesten ist die knapp einstündige Alsterrundfahrt, die im Winter als gemütliche Punschfahrt angeboten wird. Man kann mit der ATG aber auch auf „Kreuz-Fahrt“ gehen und zwei Stunden kreuz und quer über die Alster zu den



Schmuckstück

Die „MS Goldbek“ wird für exquisite Charterfahrten und bei besonderen offiziellen Anlässen von der Stadt genutzt.

i Alsterflotte: Die ATG schippert mit 19 Schiffen durch Hamburgs weit verzweigtes Wasserstraßennetz, allesamt echte Typen – manche schlank, manche rundlich, die einen gediegen, die anderen modern. Das „Schmuckstück auf der Alster“ ist die 1951 gebaute „MS Goldbek.“



Sonne im Tank

Die „Alstersonne“ unterscheidet sich nicht nur im Design von der rot-weißen Alsterflotte – sie fährt mit Solarstrom.



Frischlufft

Die „Alstercabrios“ sind bei Frischluftfans und Sonnenanbetern in den Sommermonaten besonders beliebt.



Jungfernfahrt

Die „Alsterwasser“ wurde mit Prominenz aus Hamburg und Berlin am 29. August 2008 in Dienst gestellt.

neun Anlegern fahren. Die Kanalfahrt ist die Tour der Villen und Parks, die zum Teil so urwüchsig sind, dass man vom Schiff aus die Blätter der am Ufer wachsenden Weiden greifen kann. Noch romantischer ist die Kanalfahrt an Sommerabenden als Dämmertröfn. Die Fleetfahrt führt in die Speicherstadt, die sich gerade zur HafenCity mausert – ein Traum als Illuminationsfahrt bei Nacht. Wer dann noch nicht genug hat: Auf ihrer längsten Fahrt schippert die ATG Ausflügler drei Stunden durch den Gemüsegarten Hamburgs, die Vier- und Marschlande, nach Bergedorf.

Die Fahrgäste können sich bei den Schiffstouren nicht nur an der grandiosen Stadtkulisse erfreuen, sie werden von den Schiffsführern auch mit allerlei Döntjes unterhalten. Die ATG überprüft regelmäßig die Kundenzufriedenheit ihrer Passagiere. Das Ergebnis bestätigt die hohe Kompetenz und Freundlichkeit der Mitarbeiter. Die Weiterempfehlungsabsicht der Gäste liegt bei 92 %.

Weit vorne liegt die ATG auch beim Einsatz umwelt- und klimaschonender Technologien – schließlich ist die Alster ein empfindliches Ökosystem. Deshalb setzt die ATG auch zukunftsweisende Schiffe aufs Wasser. Unübersehbar ist das beim Solarkatamaran „Alster Sonne“. Über dem 27 Meter langen Edelstahlschiff wölbt sich ein Runddach mit Solarzellen. Die Sonnenenergie wird darin in Strom umgewandelt und in Batterien zwischengelagert, die die beiden Elektromotoren antreiben. Selbst bei Schmuttelwetter kann das emissionsfreie Hightech-Schiff mit Hilfe eines Batteriespeichers noch 120 Kilometer über die Alster fahren.

Im Sommer 2008 hat die ATG mit einer Weltpremiere ein weiteres Zeichen für die Umwelt gesetzt: Seit Ende August fährt das weltweit erste kommerziell genutzte Fahrgastschiff mit Brennstoffzellenantrieb im normalen Betrieb der „Weißen Flotte“. Als Treibstoff wird reiner Wasserstoff verwendet, der in Druckgasspeichern an Bord gelagert wird. In den

Brennstoffzellen wird dann der Wasserstoff mit Luftsauerstoff in elektrische Energie umgesetzt, als „Abgas“ entsteht nur Wasserdampf. Im Vergleich zu einem dieselbetriebenen Alsterdampfer spart das vollkommen emissionsfreie Brennstoffzellenschiff „Alsterwasser“ im Jahr rund 1.000 kg Stickoxide und 72.500 kg Kohlendioxid ein. Die 50 Kilowatt starken Brennstoffzellen treiben den Elektromotor des Schiffs an, das mit bis zu 100 Passagieren und einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 14 Stundenkilometern nahezu lautlos über die Alster gleitet.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zeigte sich auf der Jungfernfahrt begeistert: „Das Projekt hat Signalwirkung. Es ist ein Meilenstein in der Entwicklung der Brennstoffzellentechnologie für die Linienschifffahrt.“ Neun Partner haben das Schiff unter Mitwirkung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Rahmen des EU-geförderten Projekts „Zemships“ (Zero Emission Ships) mit Investitionen von rund 5,5 Millionen Euro in knapp zwei Jahren entwickelt. Das Projekt liefert wie die Brennstoffzellenbusse der HOCHBAHN wichtige Erkenntnisse für eine Weiterentwicklung der Technologie und belegt zudem ihre Alltagstauglichkeit. So werden die Grundlagen für eine ausreichende Nachfrage geschaffen, die für eine wirtschaftliche Anwendung solch neuer Technologien unverzichtbar ist.

i Alsterschifffahrt: Mehr als 100 Kilometer können per Alsterdampfer auf Alster und Kanälen zurückgelegt werden – die Passagiere bekommen also viel von Hamburgs Wasserseite zu sehen. Aus dieser einzigartigen Perspektive können sie die Schönheit, den Reiz und das Flair der Freien und Hansestadt Hamburg im Detail entdecken. Wer Hamburg einmal von einem Alsterdampfer aus erlebt hat, weiß, dass die Stadt nicht nur die mit den meisten Brücken, sondern auch eine der grünsten Metropolen Europas ist.



Einbau der Brennstoffzelle

Das Brennstoffzellenschiff ist vollkommen schadstoffemissionsfrei, als „Abgas“ entsteht nur Wasserdampf.



Begeisterndes Projekt

Die „Alsterwasser“ belegt die Alltagstauglichkeit der Brennstoffzellentechnologie auf dem Wasser.

Lagebericht

1. Geschäft und Rahmenbedingungen

27

- a) Wirtschaftliche und demografische Entwicklung 27 |
- b) Umsatzentwicklung und Verkehrsangebot 28 |
- c) Expansion 33 | d) Mitarbeiter der HOCHBAHN 38 | e) Forschung und
Entwicklung 40 | f) Klima- und Umweltschutz 42

2. Wirtschaftliche Lage

43

- a) Ertragslage 43 | b) Vermögens- und Finanzlage 45 |
- c) Investitionen 46

3. Risikobericht

48

4. Nachtragsbericht

52

5. Prognosebericht

52

1. GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

a) Wirtschaftliche und demografische Entwicklung

Für die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) verlief das Geschäftsjahr 2008 trotz der globalen Finanzkrise und den damit einhergehenden Auswirkungen auf die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Hamburg überaus positiv. Die für die Geschäftstätigkeit der HOCHBAHN wesentlichen Rahmenbedingungen waren insbesondere von konjunkturellen Dämpfungseffekten und einem bis zum Sommer 2008 anhaltend hohen Energiepreisniveau gekennzeichnet. Ein besonderer Fokus der Berichterstattung liegt auf den Entwicklungen in Hamburg, da sich die Geschäftstätigkeit der HOCHBAHN bei weit überwiegendem Teil auf die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) konzentriert.

Das wirtschaftliche Wachstum in Deutschland fiel 2008 im Vergleich zu den beiden vorangegangenen Jahren moderat aus. Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) erhöhte sich lediglich um 1,3 %. Damit lag das bundesweite BIP-Wachstum 2008 1,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert von 2,5 %. Demgegenüber stieg das Inlandsprodukt in Hamburg um 2,1 % in 2008 und lag damit um 0,3 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert von 1,8 %.

Trotz der sich abschwächenden Konjunktur war das Jahr 2008 eines der besten auf dem Arbeitsmarkt in Deutschland. Die bundesweite Arbeitslosenquote verringerte sich im Jahresdurchschnitt von 9,0 % in 2007 um 1,2 Prozentpunkte auf 7,8 % in 2008. Die Entwicklung der Arbeitslosenquote in Hamburg verlief im Jahr 2008 ebenfalls positiv. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sie sich von 9,2 % um 1,1 Prozentpunkte auf 8,1 % in 2008. In diesem Zusammenhang ist die Zahl der Arbeitslosen in Hamburg von rund 81.000 Personen in 2007 auf knapp unter 73.000 im Jahr 2008 gesunken. Hamburg verzeichnete 2008 ca. 2,3 % mehr Erwerbstätige als noch 2007.

Entwicklungen in Hamburg

	2008	2007	2006
Bruttoinlandsprodukt (%)	2,1	1,8	1,7
Zahl der Arbeitslosen (absolut)	72.958	81.305	95.994
Veränderung der erwerbstätigen Personen (%)	2,3	2,5	1,3

Die Bevölkerungszahl der Freien und Hansestadt Hamburg hat sich 2008 um 0,5 % erhöht. Der Pkw-Bestand 2008 in Hamburg ist aufgrund einer systematischen Veränderung nicht mit den Vorjahren vergleichbar. Erstmals wurden vom Kraftfahrt-Bundesamt für 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen bzw. Außerbetriebsetzungen berücksichtigt. Der Motorisierungsgrad nach neuer Systematik betrug in 2008 40,3 %.

Entwicklung der Bevölkerungs- und Pkw-Zahlen in Hamburg

	2008 ¹⁾	2007	2006	2005
Bevölkerung (Tsd.)	1.770,4	1.761,5	1.748,9	1.736,9
Pkw-Bestand (Tsd.) ²⁾	712,8	840,1	844,3	835,8
Motorisierungsgrad (%) ²⁾	40,3	47,7	48,1	48,3

1) vorläufige Daten

2) ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge **ohne** vorübergehende Stilllegungen / Außerbetriebsetzungen, daher keine Vergleichbarkeit zu den Vorjahren

b) Umsatzentwicklung und Verkehrsangebot

Wachstumsbranche Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Jahr 2008 verzeichnete der ÖPNV in Deutschland erneut deutliche Anstiege des Fahrgastaufkommens und der Verkehrsleistung. Wie in den Vorjahren tragen zwei Teilbereiche des ÖPNV besonders zu den Zuwächsen bei: Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konnte knapp 4 % mehr Fahrgäste als im Vorjahr verzeichnen und setzt damit einen bemerkenswerten Aufwärtstrend fort. Und im ÖPNV von Großstädten über 500.000 Einwohner betrug die Zuwachsrate 2008 im zweiten Jahr in Folge 2 %.

Vorläufige Statistiken:

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

	2008	2007	2006	2005
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) ÖPNV gesamt	9,64	9,55	9,49	9,31
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	1,0 ²⁾	0,6 ¹⁾	2,0	
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) SPNV	2,02	1,95	1,95	1,84
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	3,8	-0,1 ¹⁾	5,7	
Fahrgastzahlen lt. VDV-Statistik (Mrd.) ÖSPV	7,62	7,60	7,54	7,46
Veränderung ggü. Vorjahr (%)	0,2 ²⁾	0,8	1,0	

1) Die Werte für 2007 sind maßgeblich durch die Streiks bei der DB AG beeinflusst. Ein Teil der Zuwächse des Jahres 2008 wäre ohne die Streiks sicherlich bereits 2007 verzeichnet worden.

2) Der Wert für 2008 ist seinerseits entscheidend durch den Streik bei der BVG geprägt. Die kalkulatorische Bereinigung der Steigerungsraten um den Effekt aus dem BVG-Streik ergibt Zuwächse im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) von 1,2 % und einen Wert von 1,7 % für den gesamten ÖPNV.

Der ÖSPV-Zuwachs von 0,2% bzw. bereinigt 1,2% verteilt sich wie folgt:

Großstadtverkehr > 500.000 Ew.	0,0 % (bereinigt + 2,0 %)
Mittel- bis großstädtisch 100.000–500.000 Ew.	+1,0 %
Klein- bis mittelstädtisch < 100.000 Ew.	0,0 %
Regionalverkehr	0,0 %

Die Perspektiven des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland sind überaus positiv. Viele Faktoren sind für diesen erfreulichen Trend verantwortlich, beispielhaft seien genannt:

- die in Deutschland anerkanntermaßen hohe und vielerorts in den letzten Jahren weiter gestiegene Qualität des ÖPNV-Angebots
- die in der längerfristigen Betrachtung trotz der aktuellen Turbulenzen dynamische wirtschaftliche Entwicklung mit der korrespondierenden Zunahme des Mobilitätsbedürfnisses
- individuelle Wirtschaftlichkeitsüberlegungen angesichts hoher Kraftstoffpreise
- das gestiegene Umweltbewusstsein in der Politik, den Medien und der Öffentlichkeit.

Entwicklung im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und bei der HOCHBAHN

Die Nachfrage im Verbundgebiet des HVV hat sich wie schon in den vergangenen Jahren auch in 2008 weiterhin positiv entwickelt. Für 2008 wird von einer Nachfragesteigerung von 2,6 % im Vergleich zu 2007 ausgegangen.

An den Zuwächsen der vergangenen Jahre zeigt sich, dass gerade die Metropolregion Hamburg überproportional von der dynamischen weltwirtschaftlichen Entwicklung profitieren konnte.

Die Entwicklung der Rohölpreise, die im Juli ihren derzeit absoluten Höhepunkt erreichten, hat diesen Trend in den ersten neun Monaten sicherlich unterstützt. Allerdings blieb dieser positive Trend, trotz sinkender Rohölpreise, auch im letzten Quartal erfreulicherweise weiterhin bestehen. Die Nachfrageentwicklung 2008 lag somit über der durchschnittlichen Zuwachsrate für den ÖPNV in Großstädten (+ 2 %).

Erfreulicherweise konnten die Fahrgäste verstärkt auch langfristig an den ÖPNV in Hamburg gebunden werden. Überdurchschnittliche Zuwachsraten waren insbesondere beim Allgemeinen- und dem Großkundenabonnement sowie im Schüler- und Auszubildendenverkehr zu verzeichnen.

Entwicklung der HVV-Fahrgastzahlen (Mio.)

2005	580,3	
2006	600,5	3,5 %, Veränderung gegenüber Vorjahr
2007	618,0	2,9 %, Veränderung gegenüber Vorjahr
2008¹⁾	634,1	2,6 %, Veränderung gegenüber Vorjahr

¹⁾ vorläufige Daten

Für das Jahr 2008 rechnet die HOCHBAHN insgesamt mit einer Fahrgastzahlensteigerung von gut 2,8 % im Vergleich zu 2007 und läge damit sogar über der Steigerungsrate im HVV. Die HOCHBAHN-Zuwächse beim Bus liegen dabei mit ca. 3,0 % leicht über denen bei der U-Bahn (2,6 %). Im Busbereich wurden erstmals mehr als 200 Mio. Fahrgäste in einem Jahr befördert. Auch die U-Bahn hat 2008 auf fast 190 Mio. Fahrgäste zulegen können.

Dem gestiegenen Fahrgastaufkommen wurde auch im Leistungsangebot Rechnung getragen. So wurde die Betriebsleistung im U-Bahn- wie auch im Busbereich nochmals deutlich gesteigert. Leistungsausweitung durch Taktverdichtungen und Linienveränderungen prägten das Angebot der HOCHBAHN in 2008.

Im Bereich der U-Bahn wurde der 5-Minuten-Takt von Montag bis Freitag bis 21 Uhr auf den Streckenabschnitten Ohlsdorf–Wandsbek-Markt, Hagenbecks Tierpark–Barmbek und Barmbek–Billstedt verlängert, auf den Linien U2 und U3 zusätzlich auch an den Sonnabenden. Auf der Linie U1 wurde zudem der Einsatz von Langzügen am Sonnabend bis 0.30 Uhr ausgedehnt. Weiterhin gab es 2008 auch mehr Sonderverkehre zu Großveranstaltungen. In Summe führten diese Maßnahmen im Jahresverlauf zu einer Steigerung der Betriebsleistung von gut 3,0 %.

Im Bereich Bus wurden z. B. auf einigen MetroBus-Linien Taktverdichtungen sowie zusätzliche Fahrten durchgeführt. Bei den Stadtbussen wurde das Angebot ebenfalls an die Fahrgastbedürfnisse angepasst und einige Linien verlängert oder deren Linienführung optimiert. Die Betriebsleistung wurde insgesamt um 2,7 % gesteigert.

Um der Leistungsausweitung gerecht werden zu können, musste auch der Fahrzeugbestand ausgeweitet werden. Im Bereich der U-Bahn wurden bisher abgestellte DT2-Fahrzeuge wieder betriebsfähig gemacht. Im Bereich Bus wurden insgesamt mehr Busse und zudem verstärkt auch Gelenkbusse eingesetzt. Der Fahrzeugbestand hat sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 24 Busse vergrößert, wobei der Anteil der Gelenkbusse zugenommen hat.

Die Verkehrseinnahmen im HVV konnten insbesondere durch den kontinuierlichen Anstieg der Fahrgastfahrten und der verstärkten Nachfrage nach Zeitkarten, in Verbindung mit einer nachlassenden Nachfrage im Bartarif, um voraussichtlich 4,5 % in 2008 gesteigert werden. Die Einnahmensituation der HOCHBAHN hat sich entsprechend entwickelt. Dabei wurde in 2008 keine Tarifanpassung vorgenommen, allerdings – nach 18 Monaten – am 1. Januar 2009.

Verkehrsleistungen der HOCHBAHN

Anzahl beförderter Fahrgäste (in Tausend)	2008 ¹⁾	2007 ¹⁾	2006
U-Bahn	189.223	184.448	179.796
Bus	203.931	198.003	195.580
Summe Betriebszweige (U-Bahn + Bus)	393.154	382.451	375.376
Gesamtanzahl Unternehmen (Fahrgäste) ²⁾	334.181	325.083	319.069
Personen-Kilometer (in Tausend)			
U-Bahn	1.129.662	1.101.153	1.073.382
Bus	634.440	615.999	608.459
Gesamtbetrieb	1.764.102	1.717.152	1.681.841

¹⁾ 2007 und 2008: vorläufige Zahlen

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

Betriebsleistungen der HOCHBAHN

U-Bahn	2008	2007	2006
Nutzwagen-Kilometer ¹⁾ (Tsd. km)	75.101	72.892	73.019 ³⁾
Nutzplatz-Kilometer ^{1), 2)} (Mio. km)	7.239	7.015	7.159 ³⁾
Streckenlänge ¹⁾ (km)	100,7	100,7	100,7
Anzahl der Linien	3	3	3
Anzahl der Haltestellen ¹⁾	89	89	89
Mittlere Reisegeschwindigkeit	33,1	33,2	33,1

¹⁾ inkl. Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

²⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

³⁾ Angebotsverstärkung zur Fußballweltmeisterschaft

Bus	2008	2007	2006
Nutzwagen-Kilometer (Tsd. km)	46.212	45.020	43.719
Nutzplatz-Kilometer ¹⁾ (Mio. km)	3.641 ³⁾	3.619	3.584
Streckenlänge ²⁾ (km)	913,7	906,4	902,8
Anzahl der Linien ²⁾	110	112	110
Anzahl der Haltestellen	1.303	1.299	1.355
Mittlere Reisegeschwindigkeit	20	19,7	19,6

¹⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

²⁾ allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

³⁾ In 2008 wurde eine Änderung der Berechnungsgrundlage hinsichtlich der Ermittlung der Nutzplatz-Kilometer durchgeführt, um noch exaktere Werte zu erhalten. Die Beibehaltung der Berechnungsgrundlage aus den Vorjahren hätte für 2008 zu einem Wert von 3.715 Mio. Nutzplatz-Kilometer geführt.

Fahrzeugbestand der HOCHBAHN

U-Bahn		2008		2007		2006	
Typ	Baujahre	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge	Wagen	Fahrzeuge
DT1 ¹⁾	1958–59	6	3	6	3	6	3
DT2	1962–66	32	16	32	16	32	16
DT3	1968–71	207	69	207	69	207	69
DT4 ²⁾	1988–2005	504	126	504	126	504	126
Gesamtbestand²⁾	Anzahl	749	214	749	214	749	214
	Plätze³⁾		71.216		71.216		71.216
Betriebsfähiger Bestand		740	210	730	205	730	205

¹⁾ Ein DT1-Fahrzeug mit zwei Wagen ist der Salonwagen „Hanseat“
²⁾ inkl. Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
³⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

Bus		2008		2007		2006	
Stadt- u. Schnellbusse ¹⁾		483		512		513	
Gelenkbusse ¹⁾		204		149		164	
Doppelgelenkbusse ¹⁾		26		25		10	
Brennstoffzellenbusse		6		9		9	
Kleinbusse/ Großtaxen		6		6		7	
Reisebusse		1		1		1	
Alle Busse							
Anzahl²⁾		726		702		704	
Plätze^{2),3)}		63.135		57.525		57.024	

¹⁾ Niederflrbusse
²⁾ ohne angemietete Fahrzeuge
³⁾ Stehplätze mit je 0,25 m² berücksichtigt

2007 wurden 15 Gelenkbusse durch Doppelgelenkbusse ersetzt. Dies führte zu einem vorübergehenden Rückgang des Gelenkbusbestands.

2008 wurden zahlreiche Stadtbusse durch Gelenkbusse ersetzt und die Flotte insgesamt vergrößert. Mit dieser Maßnahme wurde den Fahrgastzahlensteigerungen im gesamten HVV-Bereich Rechnung getragen. Gleichzeitig spiegelt der Zuwachs die zum Teil verzögerte Ausmusterung von Altfahrzeugen aufgrund des Bedarfs für den Ersatzverkehr der U-Bahn-Linie U2 zwischen Berliner Tor und Gänsemarkt im ersten Halbjahr 2009 wider.

Entwicklung des steuerlichen Querverbands

Aufgrund einer Entscheidung des Bundesfinanzhofs vom August 2007 drohte die Abschaffung des steuerlichen Querverbands. Dies hätte zu erheblichen steuerlichen Mehrbelastungen der betroffenen Unternehmen geführt. Die HOCHBAHN zählt aufgrund ihrer Einbindung in den Konzern HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zu diesen Unternehmen.

Im Vorgriff auf eine politisch gewollte Fortführung des steuerlichen Querverbands hat das Bundesministerium der Finanzen die Anwendung des Urteils in vergleichbaren Fällen durch einen sogenannten Nicht-Anwendungserlass unterbunden. Im Rahmen des Jahressteuergesetzes 2009 wurde der steuerliche Querverbund dann im neu geschaffenen § 8 Abs. 7 Körperschaftssteuergesetz erstmals auf eine gesetzliche Grundlage gestellt. Danach wird die wirtschaftliche Betätigung von Kapitalgesellschaften ohne kostendeckendes Entgelt, die z. B. aus verkehrspolitischen Gründen erfolgt („Dauerverlustgeschäft“), nicht als verdeckte Gewinnausschüttung an ihre Anteilseigner gewertet. Die deutsche Neuregelung des steuerlichen Querverbands ist allerdings noch im Rahmen eines sogenannten Notifizierungsverfahrens durch die Europäische Kommission auf ihre Vereinbarkeit mit dem europäischen Recht hin zu prüfen.

c) Expansion

Die BeNEX GmbH (BeNEX) ist die Holding für die außerhamburgische Expansion der HOCHBAHN. Die HOCHBAHN ist zu 51 % an BeNEX beteiligt. Ziel ist der Aufbau und die kontinuierliche Entwicklung einer Unternehmensgruppe, die signifikant auf dem deutschen ÖPNV-Markt vertreten ist.

Die HOCHBAHN verfolgte bereits seit Mitte der 1990er Jahre die Strategie der Erreichung der Wettbewerbsfähigkeit aus eigener Kraft. Sie schlug einen Expansionskurs ein, um profitables Wachstum zu erzielen, Erfahrungen am Wettbewerbsmarkt zu sammeln, Arbeitsplätze zu sichern und wenn möglich neue zu schaffen sowie nicht zuletzt das Unternehmensergebnis zu verbessern. Zur Fortsetzung des eingeschlagenen Erfolgskurses wurde im Jahr 2007 die BeNEX gegründet. Als Partner wurde Babcock & Brown Public Partnerships ausgewählt. So wurde der aus dem kontinuierlichen Wachstum resultierende Kapitalbedarf befriedigt und gleichzeitig eine hohe Transparenz geschaffen, indem das Expansionsgeschäft vom Kerngeschäft der HOCHBAHN getrennt wurde.

Die Rahmenbedingungen, unter denen BeNEX im Jahr 2008 agierte, waren im SPNV-Bereich geprägt durch eine weiter zunehmende Öffnung des Markts, im ÖSPV-Bereich dagegen durch einen nach Erlass der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 nach Orientierung suchenden Markt. Zusätzlich war das Jahr 2008 durch eine deutliche Steigerung der Energiekosten und die Auswirkungen der globalen Finanzmarktkrise gekennzeichnet. Gleichwohl übertrafen die erwirtschafteten Ergebnisse der BeNEX und ihrer Beteiligungsgesellschaften die Erwartungen.

Im SPNV bestätigte sich die Tendenz, großvolumigere Verkehre im Rahmen von Ausschreibungsverfahren zu vergeben. Zunehmend handelt es sich auch um elektrifizierte Hauptstrecken mit hohen Fahrgastzahlen. 2008 wurden 17 Wettbewerbsverfahren mit ca. 76 Mio. Zugkilometern durchgeführt. BeNEX hat sich direkt oder über eine ihrer Beteiligungen an fünf Verfahren mit insgesamt rund 44 Mio. Zugkilometern beteiligt und davon eines gewonnen. Darüber hinaus konnte ein noch schwebendes Verfahren der HOCHBAHN positiv abgeschlossen werden. Bei einem weiteren Verfahren erhielt BeNEX nicht den Zuschlag. Die weiteren drei Verfahren sind zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht abgeschlossen. Erkennbar war ein leicht nachlassender Konkurrenzdruck, da die Vielzahl der Vergabeverfahren die wenigen Marktteilnehmer zwingt, im Rahmen ihrer Kapazitäten eine Auswahl zu treffen, an welchen Verfahren sie sich beteiligen.

Trotz einer gewissen Umorientierung des ÖSPV-Markts, ausgelöst durch die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 und die nicht beendeten Diskussionen um eine Anpassung des nationalen Rechts an diese Verordnung, konnte BeNEX im Rahmen einiger Verkaufsverfahren die Bemühungen fortsetzen, durch Akquisition ihren Marktanteil auch im ÖSPV zu erhöhen.

Im Jahr 2008 konnte die BeNEX GmbH ihr Ergebnis von 1,1 auf 2,0 Mio. € verbessern. Die Umsatzerlöse stiegen von 6,8 auf 7,1 Mio. € an, während sich die Bilanzsumme insbesondere durch die Beschaffung von SPNV-Fahrzeugen von 51,2 auf 95,2 Mio. € erhöhte. Die Mitarbeiterzahl betrug im Jahresdurchschnitt 23 Mitarbeiter.

Der Gesamtumsatz innerhalb der BeNEX-Unternehmensgruppe betrug im Jahr 2008 rund 283,5 Mio. €*. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden insgesamt gut 1.800 Mitarbeiter in der Unternehmensgruppe beschäftigt.

* Vorläufige Zahl, da die Jahresabschlüsse der Beteiligungsgesellschaften zum Zeitpunkt der Berichterstellung zum Teil noch nicht geprüft wurden.

Diese Erfolge am Markt gingen erfreulicherweise einher mit einer positiven Resonanz bei Kunden und Aufgabenträgern. In den kommenden Jahren plant BeNEX die Fortsetzung des eingeschlagenen Wegs, d. h. weitere Marktanteilsgewinne und Umsatzsteigerungen. Innerhalb der HOCHBAHN-Unternehmensstrategie ist die Expansion mittlerweile ein fester Bestandteil und eine wesentliche Säule des Erfolgs.

Mit den vorhandenen Mitteln der BeNEX sind die kurzfristigen Akquisitionsvorhaben (insbesondere Ausschreibungsverfahren) umsetzbar. Mittelfristig zeichnet sich auf Grund der bisherigen, überplanmäßigen Expansionserfolge der BeNEX ein weiterer Eigenkapitalbedarf bei der BeNEX ab. Die Geschäftsführung hat bereits erste Überlegungen zur Eigenkapitalstärkung angestellt und mit den Gesellschaftern erörtert.

Keine Relevanz hat in diesem Zusammenhang die Krise um den australischen Konzern Babcock & Brown. Der an der BeNEX beteiligte Fonds Babcock & Brown Public Partnerships operiert eigenständig und ist finanziell unabhängig. Babcock & Brown Public Partnerships wird die noch bestehende Verbindung (Managementvertrag und Minderheitsbeteiligung von 8,33 %) zum australischen Konzern Babcock & Brown Ltd. aussagegemäß in Kürze gelöst haben. Vor diesem Hintergrund gibt es keine Einschränkungen für die weitere Entwicklung.

Beteiligungen der BeNEX GmbH einschließlich der jeweiligen Betriebsleistung:

Laufende Verkehre SPNV	Mio. Zugkilometer p. a.
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	0,6
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	7,4
<i>metronom</i> Eisenbahngesellschaft mbH	8,2
cantus Verkehrsgesellschaft mbH	3,6
agilis	10,0 ¹⁾

¹⁾ Das Unternehmen „agilis“ befindet sich in Gründung. Die Betriebsaufnahmen in zwei Netzen werden 2010 bzw. 2011 stattfinden.

Laufende Verkehre ÖSPV	Mio. Nutzwagenkilometer p. a.
KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH	9,1 ¹⁾
Stadtverkehr Lübeck GmbH	7,8
FBG Fulda Bus GmbH	1,8
VBR Verkehrsbetriebe- und Servicegesellschaft mbH	2,8

¹⁾ Mit Wirkung zum 31. Dezember 2008 wurden die Geschäftsanteile an der KVG veräußert. Die Veräußerung ist zum Berichtszeitpunkt noch nicht rechtskräftig.

Der positive Verlauf des Jahresergebnisses der BeNEX in 2008 war unter anderem verursacht durch die guten Geschäftsverläufe in den Beteiligungsgesellschaften. Innerhalb des Portfolios der BeNEX haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr die folgenden, maßgeblichen Veränderungen ergeben:

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH/

ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH

Am 14. Dezember 2008 hat die ODEG erfolgreich den Betrieb im Spree-Neiße-Netz aufgenommen. Für die folgenden zehn Jahre wird in den Bundesländern Brandenburg und Sachsen ein jährliches Leistungsvolumen von rund 2,7 Mio. Zugkilometern erbracht. Die Fahrzeugflotte umfasst elf Fahrzeuge, erstmals setzt die ODEG auch Fahrzeuge vom Typ Desiro des Herstellers Siemens ein. Die Dieseltriebwagen fahren im Ein- bis Zwei-Stunden-Takt auf den Strecken Cottbus–Görlitz–Zittau, Cottbus–Forst (Lausitz), Görlitz–Hoyerswerda sowie auf der Strecke Görlitz–Bischofswerda.

Die Instandhaltung wird von der ODIG, einem Tochterunternehmen der ODEG am zentral im Netz gelegenen Standort Görlitz, erbracht. Zu diesem Zweck hat die ODIG von der DB AG das dortige Bahnbetriebswerk erworben. Im ersten Halbjahr 2009 werden erste notwendige Umbaumaßnahmen mit dem Ziel der Reduzierung der Heizkosten und der Optimierung der betrieblichen Abläufe vorgenommen werden.

Insgesamt erbringt die ODEG nunmehr in den vier von ihr bedienten Netzen in den Bundesländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen eine jährliche Betriebsleistung von 7,4 Mio. Zugkilometern und gehört damit zu den großen privaten Eisenbahnunternehmen in Deutschland. In allen vier Netzen zeichnet sich die Leistung der ODEG durch hohe Pünktlichkeit und große Kundenzufriedenheit aus. ODEG und ODIG sind damit weiter auf Erfolgskurs und bilden ein Kernelement im Portfolio der BeNEX.

SPNV-Verkehre in Bayern

Im Mai 2008 hat die HOCHBAHN für die BeNEX endgültig den Zuschlag für das Regionalbahnnetz Regensburg samt Donautalbahn mit insgesamt sechs Strecken und einer Gesamtleistung von 5,5 Mio. Zugkilometern pro Jahr erhalten. Die Betriebsaufnahme auf den Strecken Neumarkt–Regensburg–Plattling und Landshut–Regensburg–Ingolstadt wird Ende 2010 erfolgen. Ein Jahr später wird die Strecke nach Ingolstadt über Donauwörth bis nach Ulm verlängert, sowie die Strecken Ulm–Passau und Ulm–Regensburg in Betrieb genommen. Der Verkehrsvertrag läuft bis Ende 2022. Für den Betrieb im Netz Regensburg hat BeNEX in 2008 bei Alstom 26 Coradia Continental Regionalzüge im Wert von rund 90 Mio. € bestellt.

Darüber hinaus konnte sich BeNEX bei der Ausschreibung für das Dieselnetz Oberfranken mit einem Volumen von 4,5 Mio. Zugkilometern p. a. im Oktober 2008 mit dem wirtschaftlichsten Angebot gegen nationale und internationale Konkurrenten durchsetzen. Für den Betrieb sind bei Stadler 38 Regio-Shuttle RS 1 mit niederflurigen Einstiegen im Wert von rund 70 Mio. € bestellt worden. Die Betriebsaufnahme wird Mitte 2011 erfolgen, der Vertrag endet Ende 2023.

Beide bayerischen Verkehre werden unter einem einheitlichen Markennamen („agilis“) betrieben werden.

VBR Verkehrsbetriebe- und Servicegesellschaft mbH

Auch im Jahr 2008 hat BeNEX ihre Bemühungen fortgesetzt, durch Akquisition ihren Marktanteil im ÖSPV zu erhöhen. Mit dem Erwerb von 94,9 % der Geschäftsanteile an der VBR Verkehrsbetriebe- und Servicegesellschaft mbH konnten dem Portfolio der BeNEX Busverkehrsleistungen in Höhe von 2,8 Mio. Nutzwagen-Kilometern p. a. in Bayern und Hessen hinzugefügt werden. Die VBR betreibt mit rund 120 Mitarbeitern sowie 60 Bussen Busverkehre auf 21 Linien im Münchner Raum sowie Auftragsverkehre im Raum Fulda. Mit dem Erwerb der VBR-Anteile werden zum einen die bestehenden Busaktivitäten im Raum Fulda gestärkt, zum anderen bietet die VBR eine gute Basis, in Bayern auch die ÖSPV-Aktivitäten weiter zu verstärken.

KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH

Die NBB Norddeutsche Busbeteiligungsgesellschaft mbH (NBB), an welcher BeNEX mit einem Anteil von 74,9 % beteiligt ist, hat mit Wirkung zum 31. Dezember 2008 die von ihr gehaltenen 49 % der Geschäftsanteile an der KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG) veräußert. Der Vertrag steht unter den Wirksamkeitsbedingungen der Zustimmung der zuständigen Kommunalaufsichtsbehörde und der Gesellschafterversammlungen von BeNEX, NBB, Vineta Verkehrsgesellschaft und Vineta Busbetriebsgesellschaft sowie der kartellrechtlichen Unbedenklichkeit. Käufer ist die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt Kiel. Diese hielt über ihren Eigenbetrieb Beteiligungen bereits 51 % der KVG-Anteile. Sie beabsichtigt, nach der erfolgten vollständigen Rekommunalisierung eine Direktvergabe der Nahverkehrsleistungen in Kiel an die KVG vorzunehmen. Die KVG steht durch das von der NBB eingebrachte Know-how auf einem soliden wirtschaftlichen Fundament und ist für die Zukunft gut gerüstet.

d) Mitarbeiter der HOCHBAHN

Engagierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unerlässlich, um den Erfolg des Unternehmens zu sichern und seinen Wettbewerbsvorsprung weiter auszubauen. Nicht nur die faktischen Arbeitsbedingungen, sondern auch das Arbeitsklima hat erheblichen Einfluss auf ihre Leistungsbereitschaft und -fähigkeit. Die Unternehmens- und Führungskultur bildet daher eine wichtige Säule der HOCHBAHN-Unternehmensstrategie. Im Rahmen eines langfristig angelegten Projekts wurden seit 2004 ein gemeinsames Führungsverständnis geschaffen und umfassende Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung durchgeführt. Eine regelmäßige Mitarbeiterbefragung gibt Auskunft über den aktuellen Stand der Arbeitszufriedenheit. Anfang 2008 führte die HOCHBAHN die zweite Vollerhebung durch. Die Rücklaufquote im Vergleich zur Befragung 2005 stieg um zwei Prozentpunkte auf 64 %. Diese Entwicklung zeigt, dass es der Mehrheit der Mitarbeiter wichtig ist, ihr Arbeitsumfeld aktiv mitzugestalten. Die Diskussion der Ergebnisse und die gemeinsame Entwicklung von Verbesserungsmaßnahmen in den erkannten Handlungsfeldern sind wichtige Bausteine der Dialogkultur im Unternehmen.

Die HOCHBAHN gehört zu den größten Arbeitgebern in Hamburg und trägt weiterhin zusätzlich durch Neueinstellungen in erforderlichem Umfang zur Entlastung des Hamburger Arbeitsmarkts bei. Im vergangenen Jahr wurden 331 Mitarbeiter neu eingestellt.

	2008	2007	2006	2005
Mitarbeiter gesamt	4.416	4.398	4.392	4.340
davon Vorstand	4	4	4	4
davon Auszubildende	105	101	100	98
davon Vollzeitkräfte	4.064	4.045	4.032	3.985
davon Teilzeitkräfte	243	248	256	253

[Angaben im Jahresdurchschnitt]

Zudem bietet das Unternehmen mit durchschnittlich 70 Plätzen im technisch-gewerblichen und 20 im kaufmännischen Bereich jährlich attraktive Ausbildungsmöglichkeiten in Hamburg. Die Ausbildungsquote bezogen auf die Ausbildungsberufe konnte 2008 gegenüber dem Vorjahr (8,8 %) wiederum leicht auf 9 % gesteigert werden. Ihre Ausbildung als Elektroniker für Geräte und Systeme bzw. Betriebstechnik, Industriemechaniker und Mechatroniker begannen 22 junge Menschen. Acht künftigen Industriekaufleuten und Kaufleuten für Verkehrsservice bot das Unternehmen im kaufmännischen Bereich eine anerkannt qualifizierte Ausbildung. 21 der 26 Jugendlichen, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung erfolgreich abschlossen, konnten von der HOCHBAHN und deren Tochtergesellschaften übernommen werden.

Um ihren mittel- bis langfristigen Bedarf an besonders qualifizierten Mitarbeitern zu decken, begleitet die HOCHBAHN außerdem in Kooperation mit der Hamburg School of Business Administration (HSBA) und der Fachhochschule Nordakademie jährlich durchschnittlich 15 Studenten in dualen Studiengängen. Vier Neueinsteiger begannen 2008 mit der praxisorientierten Ausbildung, von den vier Absolventen wurden zwei übernommen.

Fort- und Weiterbildung haben bei der HOCHBAHN einen hohen Stellenwert: Neben einem internen Weiterbildungsprogramm, ergänzt durch das Angebot individueller Personalentwicklungsmaßnahmen unterschiedlichster Art außerhalb des Unternehmens, hat sich das 2007 neu eingeführte Programm „FREIZEIT plus“ mittlerweile fest etabliert. Das Unternehmen finanziert die Maßnahme, der Mitarbeiter investiert seine Freizeit. Das breitgefächerte Kursangebot wurde unter Mitwirkung der Mitarbeiter entwickelt und bietet – von PC- und Sprachkursen, dem Umgang mit Stress und Konflikten bis hin zu Erste Hilfe und Gesundheitsthemen – allen Interessierten die Möglichkeit zum kontinuierlichen Lernen auch in Bereichen, die nicht unmittelbar mit ihrer Tätigkeit verbunden sind.

Aktuell wirbt die Bundesregierung für eine Erhöhung der Beschäftigtenquote der über 50-Jährigen. Die HOCHBAHN setzt nicht erst angesichts des demografischen Wandels auf ältere Mitarbeiter. Fast ein Drittel sind bereits heute über 50, über 5 % der Beschäftigten sogar 60 Jahre oder älter. Altersgemischte Teams sind daher in vielen Bereichen bereits Normalität. Auch ältere Mitarbeiter werden selbstverständlich mit modernsten Technologien vertraut gemacht und gezielt für neue Aufgaben weiterqualifiziert. Die Weiterentwicklung gesundheits- und familienverträglicher Arbeitszeitmodelle und ein strategisches Personalmarketing, um dem drohenden Fachkräftemangel gezielt entgegenzusteuern, sieht das Unternehmen als zwei der wichtigsten Herausforderungen der Zukunft.

Ein altersgerechtes Arbeiten und ein langes Arbeitsleben zu unterstützen, sieht das Unternehmen als soziale und unternehmerische Aufgabe. Schon heute profitieren auch die jüngeren Arbeitnehmer von dem gezielten betrieblichen Gesundheitsmanagement. Die langjährige Förderung von mittlerweile über 30 Betriebssportarten, eine Vielfalt von Angeboten rund um Fitness und Gesundheit und die sorgfältige Gestaltung der Arbeitsplätze wurden 2008 mit einer durchaus akzeptablen Fehlzeitenquote von gesamt 5,9 % belohnt. Auch das hohe Engagement der HOCHBAHN in Sachen Arbeitsschutz zahlt sich aus: Seit 1999 kann das Unternehmen einen Rückgang der meldepflichtigen Arbeitsunfälle um insgesamt rund 50 % verzeichnen.

e) Forschung und Entwicklung

hySOLUTIONS GmbH

Die hySOLUTIONS GmbH, an der die HOCHBAHN zu 61 % beteiligt ist, verschreibt sich seit ihrer Gründung 2005 der Förderung der Nutzung von emissionsfreier Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Hamburg.

Im Jahr 2007 wurde das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ins Leben gerufen. Seit 2008 sind die Aktivitäten der hySOLUTIONS maßgeblich geprägt durch den Austausch mit der für das NIP zuständigen Betreuungsgesellschaft NOW GmbH über Förderprojekte in Hamburg. Hinzu kommt die operative Betreuung bereits laufender Projekte wie die Brennstoffzellenbusse der ersten Generation sowie seit Sommer 2008 der Alsterdampfer mit einer Brennstoffzelle.

Die Zahl der eingesetzten Brennstoffzellenbusse wurde zwischenzeitlich von neun auf sechs Fahrzeuge reduziert. Diese Vorgehensweise beruht auf einer inzwischen geringeren Verfügbarkeit der Tankstelle. Sowohl der Elektrolyseur zur Produktion des Wasserstoffs als auch die Lager- und Betankungseinrichtungen waren ursprünglich für eine Versorgung von drei Bussen ausgelegt. Aufgrund der kontinuierlichen Belastung bei der Versorgung von weiteren sechs Fahrzeugen in den letzten drei Jahren, sind diese heute deutlich wartungsintensiver als zu Projektbeginn. Voraussichtlich ab Sommer 2010 wird eine neue, wesentlich leistungsstärkere Anlage zur Herstellung und Betankung von Wasserstoff zur Verfügung stehen.

Die Busflotte der HOCHBAHN hat einen hohen Standard bei der Ausstattung mit Filtern zur Reduzierung gesundheitsschädlicher Emissionen wie Feinstaub und Stickoxide erreicht. Im Rahmen des Klimaschutzes rückt allerdings die Belastung mit Kohlendioxid immer stärker in den Fokus der Diskussion. Eine relevante Reduzierung der CO₂-Emissionen erfordert einen grundsätzlichen Wechsel der Antriebstechnologie hin zu elektrischen (Batterie, Brennstoffzelle) bzw. teilelektrischen (Hybrid)-Systemen. Vor diesem Hintergrund hat die HOCHBAHN ihre Pläne zur Erprobung dieselektrischer Busse verstärkt. Als deutschlandweit erstes Verkehrsunternehmen soll sie ab November 2009 bis zu drei Dieselhybridbusse bekommen. Technisch orientiert sich das Unternehmen dabei in Übereinstimmung mit EvoBus an dem sogenannten seriellen Hybrid. Bei diesem

System hat der Verbrennungsmotor keine mechanische Verbindung zum Antrieb. Stattdessen arbeitet er mit einem hohen Wirkungsgrad und treibt mittels eines Generators über die Hochleistungsbatterie den Elektromotor an. Bei einem innerstädtischen Einsatz erwartet die HOCHBAHN von diesen Dieselhybridbussen eine Reduzierung des Treibstoffverbrauchs um bis zu 30 %, überwiegend aus der Rückführung von Bremsenergie in die Batterie.

Dieses System schafft die Voraussetzung dafür, dass der Verbrennungsmotor zukünftig durch eine Brennstoffzelle ersetzt werden kann. Dann wird lokal eine vollständige Emissionsfreiheit erreicht. Aus Sicht der HOCHBAHN bilden daher Dieselhybrid- und Brennstoffzellenbusse nur zwei unterschiedliche technische Entwicklungsstufen auf einem gemeinsamen strategischen Pfad zur Elektromobilität im ÖPNV. Der Vorteil dieses Ansatzes liegt nicht zuletzt darin, dass Dieselhybrid- und Brennstoffzellenbusse weitgehend auf gleiche Systemkomponenten wie Lithium-Ionen-Batterien zugreifen. Sie schaffen damit positive wirtschaftliche Skaleneffekte bei diesen sehr teuren Aggregaten. Im Übrigen werden auch die für eine Auslieferung im Jahr 2010 anstehenden zehn Brennstoffzellenbusse der nächsten Generation als Hybridversion ausgelegt und nutzen die oben erwähnte Tankstelle. Damit verbinden sie die Vorteile des emissionsarmen Antriebs mit einer deutlichen Verminderung des Primärenergieverbrauchs.

Auch andere Projekte zum Einsatz von Brennstoffzellen haben sich weiter konkretisiert. Neben dem Praxistest von etwa 100 Brennstoffzellen-Heizgeräten durch E.ON Hanse, einem Midibus mit Brennstoffzellen auf dem Gelände der Universitätsklinik Eppendorf, dem Einsatz von Gabelstaplern in der Hafenvirtschaft und von Brennstoffzellen-Transportern sind hier vor allem die Energieversorgung der Nebenaggregate von Schiffen beim Hotelbetrieb im Hafen sowie von Flugzeugen zu nennen.

Die Europäische Kommission hat im Sommer 2008 Fördermittel für Forschungs- und Demonstrationsprojekte der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Rahmen einer Joint Technology Initiative (JTI) bereitgestellt. Parallel dazu wurde mit starker Unterstützung aus Hamburg die Vertretung der in der Wasserstofftechnologie besonders aktiven Regionen (HyRaMP) aufgebaut. Es haben sich erste Netzwerke für gemeinsame Bewerbungen in spezifischen Anwendungsfeldern des JTI (Automotive, Logistik, Stationäre Infrastruktur usw.) gebildet.

f) Klima- und Umweltschutz

Mit ihren Bussen und U-Bahnen – und künftig auch der Stadtbahn – leistet die HOCHBAHN täglich einen entscheidenden Beitrag zur Schonung natürlicher Ressourcen und Reduzierung umweltschädlicher Emissionen in Hamburg. Ihr langjähriges Engagement im Klima- und Umweltschutz unterstrich sie 2008 durch die Prolongation der Unterzeichnung der „UITP-Charta on Sustainable Development“ bis 2009 sowie die Mitgliedschaft im Ausschuss für Nachhaltigkeit im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Im November 2008 verpflichtete sich das Unternehmen zudem, im Rahmen der UmweltPartnerschaft Hamburg einen verbindlichen Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen zu leisten und so den Hamburger Senat beim Erreichen seiner Klimaschutzziele zu unterstützen. 2008 beteiligte sich die HOCHBAHN aktiv an den vier autofreien Sonntagen im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Freien und Hansestadt Hamburg 2007 bis 2012 und wird ihr Engagement auch bei den zwei für 2009 geplanten Veranstaltungen fortsetzen.

Die Erstellung eines hochwertigen Verkehrsangebots ist ein energieintensives Geschäft. Daher steht der effiziente Umgang mit den Energieträgern Dieselkraftstoff und Strom im Fokus. Der Rückgang des spezifischen Energieverbrauchs der U-Bahn-Fahrzeuge ist vor allem auf die Rückspeisung der Bremsenergie des Fahrzeugtyps DT4 in das Fahrstromnetz sowie die energieoptimierte Gestaltung der Fahrpläne und des Fahrvorgangs zurückzuführen. Ein Einsparpotenzial von rund 400.000 kWh pro Jahr bietet die Pilotinstallation eines Energiespeichers im U-Bahn-Netz, der nicht direkt verwendbare Bremsenergie zwischenspeichert. Die Planung für den Einsatz eines zweiten Energiespeichers hat bereits begonnen.

Um im Busverkehr weitere Dieselkraftstoffeinsparungen zu generieren, sind teilelektrische Hybrid- bzw. reinelektrische Antriebe mit Brennstoffzellen unerlässlich (siehe auch das vorangegangene Kapitel „Forschung und Entwicklung“). In 2008 erfolgte ein einmonatiger Test des Prototypen eines Diesel-Hybrid-Doppelgelenkbusses. Seit Ende Juli 2008 werden zwei Brennstoffzellen-Pkw im Betriebsdienst getestet.

Neben dem effizienten Umgang mit Energieträgern werden auch Emissionen reduziert. Die Fahrzeugbeschaffung erfolgt bereits seit 2006 unter besonderer Berücksichtigung der Abgasnorm EURO 5. Diese wird erst ab 2009 gesetzlich gefordert. Die Fahrzeugflotte der HOCHBAHN ist nahezu vollständig mit Rußpartikelfiltern ausgerüstet und mindert dadurch den Ausstoß von Rußpartikeln und Stickoxiden.

Die Europäische Union hat mit Inkrafttreten der EU-Umgebungslärmrichtlinie die erheblichen Lärmbelastigungen vor allem in Ballungsräumen in den Fokus der Öffentlichkeit gestellt. Die HOCHBAHN hatte bereits weit vor Inkrafttreten dieser EU-Richtlinie die Weichen für einen geräuscharmen U-Bahn-Betrieb gestellt. Im U-Bahn-Bereich kommt mit den U-Bahn-Fahrzeugen des Typs DT4 eine Fahrzeuggeneration zum Einsatz, die hinsichtlich der Innen- und Außengeräusche im internationalen Quervergleich Bestwerte aufweist. Insbesondere Lärm reduzierende Komponenten der U-Bahn-Fahrzeuge und eine optimale Instandhaltung der Fahrwege tragen hierzu bei.

2. WIRTSCHAFTLICHE LAGE

a) Ertragslage

Die Verkehrseinnahmen der HOCHBAHN konnten in 2008 gegenüber dem Vorjahr um rund 7 Mio. € auf 306 Mio. € (+2,2 %) gesteigert werden. Die Mehreinnahmen ergeben sich insbesondere aus der positiven Nachfrageentwicklung sowie der Vollauswirkung aus der Erhöhung der HVV-Tarife vom Juni/Juli 2007. Die Gesamtleistung hat sich im Geschäftsjahr 2008 ebenfalls um rund 6 Mio. € (+1,7 %) auf 390 Mio. € verbessert.

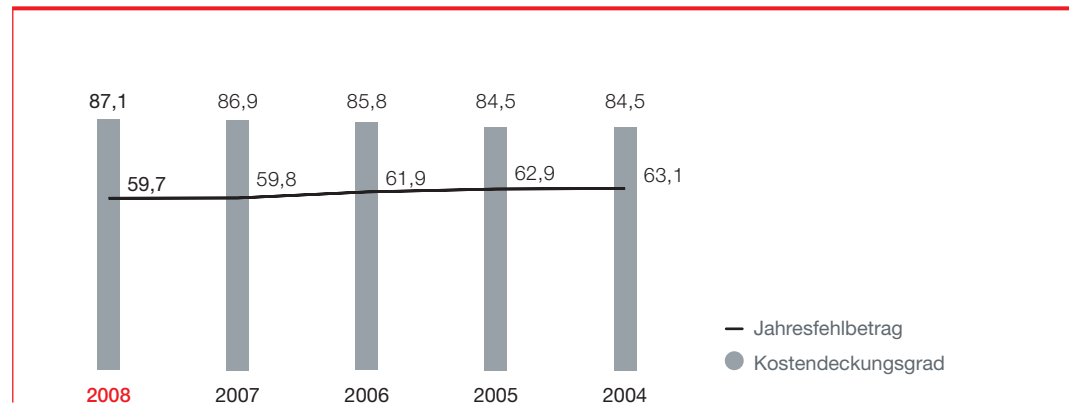
Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen die gegenüber dem Vorjahr stark gestiegenen Energieaufwendungen aus. Die Aufwendungen für Strom haben sich um 27,2 %, die für Diesel um 18,0 % erhöht.

Die Gewerkschaft ver.di und die HOCHBAHN haben sich am 18. März 2008 auf einen neuen Entgelttarifvertrag für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HOCHBAHN geeinigt. Die Laufzeit des Tarifvertrags begann am 1. April 2008 und endet am 30. September 2009. Der Tarifvertrag sieht im Wesentlichen eine lineare Anhebung der Vergütungen vor. Der Aufsichtsrat der HOCHBAHN hat dem Tarifvertrag am 3. April 2008 zugestimmt. Bereits im Geschäftsjahr 2007 wurde zwischen den Tarifvertragsparteien ein neuer Entgeltsystemtarifvertrag für die Mitarbeiter der HOCHBAHN abgeschlossen, aus dem sich nachhaltige Kostentlastungen für die HOCHBAHN ergeben. Insgesamt lagen die Personalkosten in 2008 daher um 1,3 % unter denen des Vorjahres. Die gegenüber dem Vorjahr höheren Abschreibungen konnten durch Kostentlastungen an anderen Stellen kompensiert werden.

Aufgrund der verbesserten Einnahmesituation im Geschäftsjahr 2008 ist es der HOCHBAHN auch in diesem Jahr gelungen, die Kostensteigerungen aufzufangen und den Vorjahresfehlbetrag nochmals um rd. 0,1 Mio. € auf nunmehr 59,7 Mio. € (Vorjahr: 59,8 Mio. €) zu reduzieren.

Der Kostendeckungsgrad des Unternehmens, der mit 87,1 % um 0,2 Prozentpunkte über dem vergleichbaren Vorjahreswert (86,9 %) liegt, stellt einen Spitzenwert im nationalen und internationalen Vergleich dar.

Kostendeckungsgrad / Jahresfehlbetrag



Jahresfehlbetrag (in Mio. €)

Jahr	2008	2007	2006	2005	2004
Jahresfehlbetrag	59,7	59,8	61,9	62,9	63,1

Kostendeckungsgrad (%)

Jahr	2008	2007	2006	2005	2004
Kostendeckungsgrad	87,1	86,9	85,8	84,5	84,5

b) Vermögens- und Finanzlage

Aktiva

	2008 Mio. €	2008 Anteil %	2007 Mio. €
Sachanlagen (einschl. immaterielle Vermögensgegenstände)	486,4	69,4	469,9
Finanzanlagen	136,1	19,4	135,3
	622,5	88,8	605,2
Vorräte	11,0	1,6	10,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1,8	0,3	4,6
Flüssige Mittel	3,0	0,4	3,5
Übriges Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	62,4	8,9	96,3
	78,2	11,2	114,7
	700,7	100,0	719,9

Passiva

	2008 Mio. €	2008 Anteil %	2007 Mio. €
Eigenkapital und Sonderposten mit Rücklageanteil	142,4	20,3	142,9
Pensionsrückstellungen	31,7	4,5	31,2
Darlehen von Kreditinstituten und sonstige Darlehen	271,4	38,7	289,0
	445,5	63,5	463,1
Übrige Rückstellungen	162,5	23,2	163,5
Liefer- und Leistungsverbindlichkeiten	27,8	4,0	34,1
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	64,9	9,3	59,2
	255,2	36,5	256,8
	700,7	100,0	719,9

Die Zunahme bei den Sachanlagen ergibt sich aus geplanten Investitionen. Beim übrigen Umlaufvermögen führt eine gegenüber dem Vorjahr geringere Termingeldanlage bei unserer Muttergesellschaft HGV zu einer entsprechenden Abnahme. Darüber hinaus sind im Vorjahr im übrigen Umlaufvermögen Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg enthalten, im Geschäftsjahr 2008 werden dagegen geringe Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg ausgewiesen. Da die Abnahme beim übrigen Umlaufvermögen die Zunahme beim Anlagevermögen überkompensiert, reduziert sich die Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr entsprechend.

Die Veränderung beim Eigenkapital und dem Sonderposten mit Rücklageanteil resultiert aus der Auflösung eines Sonderpostens in Höhe von 1,0 Mio. € und einer Zuführung in die Kapitalrücklage von 0,5 Mio. €.

Der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit ist im Geschäftsjahr 2008 durch die positiven Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit gedeckt worden. Die Eigenkapitalquote am Gesamtkapital beträgt am Bilanzstichtag 20,3 % (Vorjahr: 19,7 %). Die Relation des Eigenkapitals zum Bestand des Anlagevermögens beläuft sich im Berichtsjahr auf 22,9 % gegenüber 23,6 % im Jahr 2007.

Unter Berücksichtigung der Einbindung der HOCHBAHN in den Konzern der HGV und der durch diese sichergestellten Finanzierung der Gesellschaft sowie der hohen Bonität des Anteilseigners sind Finanzierungsprobleme derzeit nicht zu konstatieren, sodass die Angemessenheit der Eigenkapitalausstattung aktuell gegeben ist.

Bei nahezu gleichbleibender Eigenkapitalausstattung werden sich die Finanzierungskosten der HOCHBAHN aufgrund eines steigenden Fremdkapitalanteils zukünftig erhöhen.

c) Investitionen

Die HOCHBAHN nahm im Geschäftsjahr 2008 Bruttoinvestitionen (vor Abzug von Zuschüssen) in Höhe von insgesamt 191,9 Mio. € vor (2007: 131,5 Mio. €). Insgesamt lag mit einer Summe von ca. 149,3 Mio. (2007: 94,1 Mio. €) der Schwerpunkt der Investitionen im Ressort Schienenverkehr und Infrastruktur. Davon entfielen auf die U4-Anbindung der Hafencity ca. 94,0 Mio. €, den Umbau der Verkehrsanlage westlich der Haltestelle Berliner Tor ca. 4,4 Mio. €, die Oberbaumaßnahmen ca. 6,2 Mio. €, die Brückenbauwerkserneuerungen ca. 7,0 Mio. € und auf die Zentralisierung der Betriebsführung (Bus und U-Bahn) ca. 16,3 Mio. €.

Im Ressort Bus- und Schiffsverkehr wurden insgesamt 39,1 Mio. € investiert, davon 31,0 Mio. € für Busbeschaffungen, 0,7 Mio. € für den Ausbau des Fahrgastinformations- und Managementsystems (FIMS), 1,3 Mio. € für das Kommunikationssystem Bus (KOSYBUS), 0,4 Mio. € für die Videoüberwachung in Bussen und 2,9 Mio. € in den Neubau der Busumsteigeanlagen Poppenbüttel und Billstedt.

Die Investitionen in den Ressorts Unternehmenssteuerung und Zentrale Dienstleistungen betragen 2,9 Mio. €.

Die Bruttoinvestitionen (Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände, Finanzanlagen) des Berichtsjahres betreffen folgende Bereiche:

Investitionen

	2008 Mio. €	2008 Anteil %	2007 Mio. €	2006 Mio. €
Ressort Schienenverkehr und Infrastruktur				
Neue Fahrzeuge und Anlagen				
– DT5	4,2	2,2	0,0	51,6
– U4 – Anbindung HafenCity	94,0	49,0	43,3	0
Vorhandene Fahrzeuge und Anlagen				
– Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen, Bauvorhaben und Fahrzeuge	51,1	26,6	50,8	42,4
Zwischensumme	149,3	77,8	94,1	94,0
Ressort Bus- und Schiffsverkehr				
– Fahrzeuge, Ausstattungen, Anlagen und Einrichtungen in Betriebshöfen	39,1	20,4	32,2	20,9
Gemeinsame Anlagen	2,9	1,5	5,2	5,2
Finanzanlagen	0,6	0,3	0,0	0,9
Gesamtinvestitionen	191,9	100,0	131,5	121,0

3. RISIKOBERICHT

Basierend auf dem seit 1999 etablierten Risiko-/Chancen-Management (RCM) der HOCHBAHN erfolgt zweimal pro Jahr die Analyse der aktuellen Risikosituation des Unternehmens sowie seiner Tochter- und Beteiligungsgesellschaften, der sich ein Risiko-Ranking anschließt.

Im Rahmen der 19. RCM-Sitzung am 21. November 2008 wurden Risiken klassifiziert. Mit der gleichen, relativ hohen Risikostufe wie im Vorjahr eingestuft wurden unter anderem folgende Risiken:

- Tarife werden politisch festgesetzt, Einnahmerisiko für die HOCHBAHN.
- Künftig rückläufige Eigenkapitalquote bei steigendem Anlagevermögen erwartet.
- Nutzung neuer Technologien mit erheblichen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen (z. B. Dieselhybrid- und Brennstoffzellentechnologie).

Diese Risiken wurden bereits im Vorjahr näher beleuchtet. Im Berichtsjahr haben sich hierzu keine signifikanten Änderungen ergeben.

Erhöht hat sich die Einstufung des folgenden Risikos:

Reduzierung der Investitionszuschüsse

Die Investitionszuschüsse Hamburgs (insbesondere Entflechtungsmittel (ehemalige GVFG-Landesmittel)) haben im langjährigen Durchschnitt knapp 20 Mio. € p. a. betragen. Im Jahr 2008 ist dieser Betrag auf rund 6 Mio. € gesunken. Ab 2009 wird mit einer mittel-/langfristigen Reduzierung auf jährlich etwa 10 Mio. € gerechnet.

Rückläufige Investitionszuschüsse werden die Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen) der HOCHBAHN weiter ansteigen lassen. Diese werden gemäß der aktuellen Planung durch den Anstieg des Investitionsvolumens ohnehin erheblich zunehmen.

Neu hinzugenommen ist das folgende Risiko:

Risiken aus der neuen Stadtbahn

Die endgültige Finanzierung der Stadtbahn bedarf noch der abschließenden Klärung zwischen der FHH und der HOCHBAHN. Es sollen insbesondere Fördermittel der FHH für Bereiche wie die Straßenraumgestaltung, die Modernisierung von Lichtsignalanlagen, die Straßenbeleuchtung, die Fahrzeuge und den Betriebshof sowie Investitionszuschüsse aus GVFG-Bundesmitteln für den Neubau des Fahrwegs bereitgestellt werden. Zum heutigen Zeitpunkt ist nicht sichergestellt, ob und in welcher Höhe eine GVFG-Förderung tatsächlich erfolgen wird und wer die Finanzierung der Komplementärmittel trägt.

Es wird mit einer möglichen Erhöhung des Unternehmensdefizits abhängig unter anderem von der Höhe der Investitionszuschüsse gerechnet.

Folgende Risiken haben sich gegenüber dem letzten Ranking deutlich verringert:

- Folgerungen aus EuGH-Urteil einschließlich Auswirkung auf den Defizitausgleich durch die HGV. Die aktuelle Risikoeinschätzung ergibt sich dadurch, dass der steuerliche Querverbund gesichert erscheint.
- Inhalte der neuen EU-Verordnung über wettbewerbs- und beihilferechtliche Belange des ÖPNV. Das Risiko von Konkurrenzanträgen ist geringer geworden, daher wurde eine niedrigere Klassifizierung vorgenommen.
- Überleitungsfristen für das Inkrafttreten der o.g. EU-Verordnung. Es ist davon auszugehen, dass es keine Überleitungsfristen nach dem PBefG geben wird. Aus diesem Grund hat sich das Risiko gegenüber dem letzten Ranking deutlich verringert.

Derivate

Im Zusammenhang mit zwei Cross-Border-Lease-Transaktionen sind Darlehen aufgenommen worden, die durch Zins- und Währungsswaps betrags- und fristenkongruent abgesichert worden sind.

Finanzmarktkrise

In der zweiten Jahreshälfte 2008 weitete sich die US-Bankenkrise in einer Art Kettenreaktion zu einer globalen Finanzmarktkrise aus. Die Kreditgeber verhielten sich deutlich risikoscheuer und erschwerten dadurch die Kapitalbeschaffung für Unternehmen und Privatpersonen. Die Wirtschaftslage flaute ab. Der seit März 2005 anhaltende Trend einer sinkenden Arbeitslosenquote stagnierte im Dezember 2008.

Allerdings hatten diese Entwicklungen keine negativen Auswirkungen für die HOCHBAHN. Zudem wurde in Hamburg in 2008 kein Beschäftigungsrückgang über das saisonale Maß hinaus verzeichnet. Stattdessen wird voraussichtlich ein sonst im Frühjahr üblicher, saisonaler Beschäftigungsanstieg ausbleiben.

Aus aktuellem Anlass hat die HOCHBAHN rechtzeitig umfangreiche Analysen zur globalen Finanzmarktkrise durchgeführt. Ziel war die Ermittlung der Risiken und Auswirkungen der Finanzmarktkrise für die HOCHBAHN und ihre wesentlichen Beteiligungen. Zu den folgenden, als größte Risikobereiche identifizierten Aspekten wurden in Bezug auf die Finanzmarktkrise folgende Ergebnisse gefunden:

Cross-Border-Leases mit ausländischen Investoren:

Vor dem Hintergrund des Absinkens des Ratings einer Konzerngesellschaft der amerikanischen AIG-Gruppe als Folge der Finanzmarktkrise bestand im Zusammenhang mit einer US-Cross-Border-Leasing-Transaktion aus dem Jahr 2004 die Notwendigkeit, eine zusätzliche Sicherheit zu stellen. Mit Wirkung zum 30.03.2009 wurde diese durch eine deutsche Landesbank in Form von zwei Letter-of-Credits zur Verfügung gestellt. Mit Ausnahme der vorstehend dargestellten und abgewickelten Situation bestehen keinerlei offene Fragen zwischen der HOCHBAHN und den Vertragsparteien aus den zwischen 1995 und 2005 abgeschlossenen insgesamt sechs US-Cross-Border-Leasing-Transaktionen sowie den zwei Neuseeland-Lease-Transaktionen aus den Jahren 2004 und 2005 oder etwaige negative Auswirkungen der Entwicklungen am nationalen Finanzmarkt auf diese Transaktionen. Hervorzuheben ist insbesondere, dass bezüglich der Absicherung der Eigenmittelanlagen im Rahmen der Cross-Border-Leasing-Transaktionen hinterlegter Finanzinstrumente (Schuldscheine einer deutschen Landesbank, welche sämtlich der gesetzlichen Gewährträgerhaftung unterliegen, US-Staatsanleihen oder Anlagen vergleichbarer Bonität) keine Probleme bestehen. Bei den eingeschalteten Banken und den verwendeten Finanzinstrumenten handelt es sich durchgängig um solche, die von den Rating-Agenturen Standard & Poor's bzw. Moody's auch aktuell als sehr gute bzw. gute Bonität eingestuft sind. Die HOCHBAHN hat damit und mittels der Vertragsgestaltung im Übrigen jeweils eine weitestgehende Risikoabsicherung realisiert.

Finanzen und Zinsen

Die Deckung des Finanzierungsbedarfs bei der HOCHBAHN und den Beteiligungsunternehmen ist sichergestellt. Die HOCHBAHN sieht keine wesentlichen Einflüsse auf ihren Finanzmittelbedarf durch die Finanzmarktkrise. Vom Sinken der kurzfristigen Zinssätze profitieren die verschuldeten Konzerngesellschaften, während die Unternehmen mit überschüssiger Liquidität aufgrund der rückläufigen Zinserträge einen Nachteil verzeichnen. Das Eintreten des Risikos ist insgesamt von geringer finanzieller Auswirkung für die HOCHBAHN.

Fahrgastzahlen

Von positiven Entwicklungen beim Wirtschaftswachstum und am Arbeitsmarkt profitiert der ÖPNV tendenziell, da der Berufsverkehr sich entsprechend entwickelt und damit mehr Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Im Umkehrschluss gilt, dass die Finanzkrise, falls sie tatsächlich zu langfristigen Beeinträchtigungen der Konjunktur und Beschäftigungsrückgängen auch in Hamburg führt, sich negativ auf die Nachfrage im ÖPNV auswirken würde. Dieser Effekt erscheint allerdings kompensierbar, denn er wird überlagert von der in den letzten Jahren zu beobachtenden, grundsätzlichen Aufwärtsentwicklung der ÖPNV-Nachfrage und einigen weiteren Faktoren. Insbesondere durch die Aufrechterhaltung und weitere Erhöhung der bereits heute anerkanntermaßen hohen Qualität des ÖPNV-Angebots kann es gelingen, Nachfragerückgänge auch bei zurückgehender Beschäftigung zu verhindern oder zumindest zu begrenzen.

Einkaufskosten für Energie, Material und Leistungen

Ausgehend vom derzeitigen Preisniveau ist mittelfristig ein erneuter Anstieg der Dieselpreise zu erwarten. Die Rohstoffpreise (Industriemetalle) sind seit August 2008 stark eingebrochen; diese Entwicklung wird wenigstens bis Mitte des Jahres 2009 andauern. Mittelfristig wird jedoch mit einer Fortsetzung des Aufwärtstrends gerechnet. Die Finanzmarktkrise droht die deutsche Bauwirtschaft zu erfassen. So könnte sich beispielsweise die Finanzierung von Projekten durch gezielte Anzahlungen bzw. Anzahlungszeitpunkte positiv auf die Gesamtkosten auswirken, soweit die Kreditkonditionen der HOCHBAHN günstiger sind als die der Auftragnehmer. Auf die Bahnindustrie hat die rückläufige Konjunktur bislang nur marginalen Einfluss. Risikovorbeugung und Risikomanagement werden jedoch an Bedeutung gewinnen.

Beteiligungen

Bei den Beteiligungsunternehmen der HOCHBAHN werden nach sorgfältiger Untersuchung keine nennenswerten Auswirkungen der Finanzmarktkrise erwartet.

Nach umfangreichen Analysen lässt sich insgesamt für die HOCHBAHN und ihre wesentlichen Beteiligungen feststellen, dass sie adäquat aufgestellt und nicht signifikant von den Auswirkungen der Finanzmarktkrise betroffen sind.

4. NACHTRAGSBERICHT

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

5. PROGNOSEBERICHT

Neues Liniennetz

Vom 12. Januar bis zum 28. Juni 2009 bündelt die HOCHBAHN vier Projekte zu einer großen Baumaßnahme und stellt so die Weichen für ein zukunftsfähiges U-Bahn-System. In dieser Zeit findet eine Betriebsunterbrechung der U2 zwischen den Haltestellen Berliner Tor und Gänsemarkt in beiden Fahrtrichtungen statt.

Der Umfang der Baumaßnahmen, welche innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten durchgeführt werden, ist enorm. So erfolgt die Fertigstellung des Linientausches von U2 und U3 an der Haltestelle Berliner Tor. Ab Ende Juni 2009 wird der östliche Zweig der U3 mit dem westlichen Zweig der U2 verbunden sein. Dadurch können auf der fahrgaststarken Strecke von und nach Mümmelmannsberg zukünftig längere Züge eingesetzt werden. Diese signifikante Kapazitätserhöhung führt zu einer verbesserten Anbindung der Menschen im Osten der Stadt ans Zentrum. Die neue U3 wird nach Beendigung der Betriebsunterbrechung als „Ringlinie“ von Wandsbek-Gartenstadt über Berliner Tor nach Barmbek führen.

Des Weiteren werden die Haltestelle der U2 am Jungfernstieg modernisiert und barrierefrei ausgebaut, Kabel- und Signalarbeiten für das neue elektronische Stellwerk City-Ost durchgeführt und die Anbindung der zukünftigen U-Bahn-Linie U4 in die Hafencity vorbereitet.

Auch wenn das Zusammenlegen der Baumaßnahmen von allen Beteiligten einen außergewöhnlich hohen Einsatz erfordert, ist es für die Fahrgäste der HOCHBAHN von Vorteil. Denn nacheinander realisiert würden die Einzelprojekte über mehrere Jahre hinweg immer wieder mehrmonatige Sperrungen mit sich bringen. Das bleibt den Fahrgästen der HOCHBAHN erspart. Ein weiterer Aspekt ist die Wirtschaftlichkeit. Eine einmalige Betriebsunterbrechung verursacht geringere Kosten als mehrere ähnlich lange Sperrungen. Die HOCHBAHN geht trotz der Beeinträchtigungen durch die Betriebsunterbrechung nicht von einem Rückgang der Nachfrage auf der betroffenen Linie U2 aus.

Entwicklung der neuen U-Bahn-Linie U4

Seit Mai 2008 bis voraussichtlich 2010 werden die Tunnelröhren der neuen U-Bahn-Linie U4 zwischen der Haltestelle Überseequartier (Hafencity) und Jungfernstieg gebohrt. Die Inbetriebnahme der U4 ist für 2012 geplant.

In diesem Zusammenhang fand im Januar 2009 das Richtfest des Rohbaus für die künftige U-Bahn-Haltestelle Überseequartier statt. Der im Mai 2008 eröffnete U4-Infopavillon verzeichnete in den ersten neun Monaten rund 325.000 interessierte Besucher. Neben dem Pavillon ist im Februar 2009 eine weitere Baustellenattraktion am gut besuchten Jungfernstieg hinzugekommen. An dem Bauzaun werden in beleuchteten Vitrinen verschiedene Fotoausstellungen gezeigt.

Geplante Einführung des neuen U-Bahn-Fahrzeugs DT5

Am 1. Juli 2008 stellte die HOCHBAHN beim Fahrzeugbauer Alstom LHB GmbH in Salzgitter der Öffentlichkeit im Rahmen einer Presseveranstaltung das 1:1-Modell des neuen U-Bahn-Fahrzeugs DT5 vor. Die originalgroße Nachbildung zeigt die Front- und Innenraumgestaltung und dient zur Abstimmung technischer sowie gestalterischer Fragen. Auf dieser Basis hat die Produktion der ersten Fahrzeuge im Sommer 2008 in Salzgitter und Hennigsdorf (Berlin) begonnen.

Bis Ende 2013 sollen schrittweise 27 Fahrzeuge in Betrieb genommen werden. Bis Ende 2015 sollen mindestens weitere 40 folgen.

Planung eines Niederflur-Stadtbahnsystems in Hamburg

Als eine gezielte Erweiterung des bereits heute gut ausgebauten Hamburger ÖPNV-Systems plant der Senat die Einführung eines neuen, niederflurigen Stadtbahnnetzes.

Im September 2008 hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) die HOCHBAHN mit Planung, Bau und Betrieb dieses über 50 Kilometer langen Netzes beauftragt.

Die BSU hat am 8. Januar 2009 über die erste Linie und den ersten Bauabschnitt der neuen Stadtbahn entschieden. Sie folgte der HOCHBAHN-Empfehlung, als erstes Teilnetz die 15 Kilometer lange Verbindung von Bramfeld über Steilshoop Richtung Altona zu realisieren. Ein erster Bauabschnitt dieser sogenannten Tangente wird von Bramfeld bis zum Anschluss an die Linie U1 führen. Für das Teilnetz Bramfeld–Altona werden nach Komplettierung des gesamten Zielnetzes ca. 76.000 Fahrgäste/Tag prognostiziert. Der Betriebshof für die Stadtbahn wird am sogenannten Gleisdreieck in Alsterdorf errichtet.

Die Planungsarbeiten seitens der HOCHBAHN wurden bereits aufgenommen. Das anspruchsvolle Ziel ist es, die Genehmigungsplanung im Sommer 2010 abzuschließen und ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Es wird angestrebt, mit dem Bau Anfang 2012 zu beginnen, sodass dann die erste Stadtbahn in Hamburg bereits 2014 fahren könnte. Um den vollen verkehrlichen Wert des ersten Teilnetzes möglichst frühzeitig zu erreichen und um eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes zu ermöglichen, strebt die HOCHBAHN außerdem einen zeitnahen Planungsbeginn für die folgenden Bauabschnitte an.

Attraktivitätssteigerung der Haltestellenumfelder

Bereits eingetretene und zukünftige Fahrgastzuwächse hängen wesentlich von der Zufriedenheit der Kunden mit der Angebotsqualität des Verkehrsunternehmens ab. Diese Qualität wird von den Fahrgästen unter unterschiedlichen Aspekten, wie beispielsweise Sauberkeit und Sicherheit, bewertet. In diesem Zusammenhang fließen alle Systembestandteile, wie z. B. Fahrzeuge, Personal und Haltestellen in die Qualitätsbewertung des ÖPNV-Systems ein. Auch das weitergefasste Haltestellenumfeld ist von zentraler Bedeutung bei der Entscheidung des Kunden für oder gegen dessen Benutzung („Portal“-Funktion). Zu dem nicht klar abzugrenzenden Haltestellenumfeld zählen Vorplätze, Grünanlagen, Verbindungswege, Fahrradabstellmöglichkeiten, Geschäfte u. v. m.

Die Steigerung der Attraktivität dieser Umfelder bietet erhebliche Potenziale zur Verbesserung des Images der HOCHBAHN sowie zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit und somit der Kundenbindung bzw. Neukundengewinnung. In diesem Zusammenhang ist die größte Herausforderung die mangelnde direkte Einflussmöglichkeit der HOCHBAHN und die Vielfalt der Beteiligten. Eine Vielzahl von Akteuren teilt sich die Zuständigkeiten individuell pro Haltestellenumfeld, von der Reinigung über die Instandhaltung und Modernisierung bis hin zur Vermarktung der kommerziellen Bereiche.

Zur Optimierung der Situation entwickelt die HOCHBAHN aktuell ein Konzept zur Bündelung dieser Kompetenzen. Wünschenswert wäre eine schnittstellenfreie Gesamtverantwortlichkeit, mit dem Ziel der Reduzierung des Verwaltungsaufwands und der Hebung potenzieller Einsparungspotenziale durch Synergieeffekte.

Ausbau der Bike-and-Ride-Kapazitäten an U-Bahn-Haltestellen

An allen U-Bahn-Haltestellen im Hamburger Stadtgebiet bestehen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, insgesamt rund 7.900. An 28 Haltestellen ist durch die P+R-Betriebsgesellschaft mbH bereits ein Angebot an gesicherten Fahrradstellplätzen vorhanden. Davon entfallen 245 auf Boxenstellplätze und 103 auf Stellplätze in Fahrradabstellanlagen.

Mit Hilfe von Finanzmitteln des Klimaschutzprogramms ist ab 2009 eine Ausweitung von sicheren B+R-Stellplätzen für alle Schnellbahn-Haltestellen geplant, sodass ein auf die Stadtgrenzen Hamburgs bezogenes flächendeckendes Angebot verwirklicht wird.

Voraussichtliche künftige Ergebnisentwicklung der HOCHBAHN

Die HOCHBAHN unterstellt in der Erfolgsplanung für das Geschäftsjahr 2009 ein Defizit in Höhe von 78,6 Mio. € bei einem Kostendeckungsgrad von 84,9 %. Durch die zwischenzeitliche Veränderung einiger wesentlicher Planungsprämissen zeichnet sich jedoch ab, dass das Ergebnis tatsächlich deutlich besser ausfallen dürfte.

Jahresabschluss

Bilanz 56

Gewinn- und Verlustrechnung 57

Anlagenspiegel 58

Anhang 60

Bilanzerläuterungen 63 | Erläuterungen zur Gewinn- und
Verlustrechnung 67 | Sonstige Angaben 69 | Anteilsbesitz
der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
zum 31. Dezember 2008 73

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 74

Bilanz

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2008

Aktiva

in T€	Anhang	31.12.2008	31.12.2007
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		3.791	6.665
II. Sachanlagen		482.600	463.191
III. Finanzanlagen		136.066	135.374
		622.457	605.230
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(1)	11.045	10.291
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	61.911	99.141
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		2.975	3.528
		75.931	112.960
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(3)	2.341	1.758
		700.729	719.948

Passiva

in T€	Anhang	31.12.2008	31.12.2007
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(4)	88.938	88.938
II. Kapitalrücklage	(5)	48.050	47.550
III. Gewinnrücklagen	(6)	5.446	5.446
		142.434	141.934
B. Sonderposten mit Rücklageanteil	(7)	0	1.006
C. Rückstellungen	(8)	194.168	194.672
D. Verbindlichkeiten	(9)	345.441	361.763
E. Rechnungsabgrenzungsposten		18.686	20.573
		700.729	719.948

Gewinn- und Verlustrechnung

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008

in T€	Anhang	2008	2007
1. Umsatzerlöse	(10)	339.456	328.382
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		13.027	14.667
3. Sonstige betriebliche Erträge	(11)	37.965	41.047
4. Gesamtleistung		390.448	384.096
5. Materialaufwand	(12)	-168.761	-160.971
6. Personalaufwand	(13)	-182.317	-184.698
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(14)	-58.839	-54.316
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	-32.833	-34.915
9. Beteiligungsergebnis	(16)	9.569	9.291
10. Zinsergebnis	(17)	-16.576	-17.400
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-59.309	-58.913
12. Sonstige Steuern		-363	-853
13. Erträge aus Verlustübernahme		59.672	59.766
14. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag		0	0

Anlagenspiegel

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT

in T€	AHK Stand am 1.1.2008	Zugänge
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	26.259	1.193
2. Geleistete Anzahlungen	1.591	176
	27.850	1.369
II. Sachanlagen		
1. a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	37.317	1.272
b) Bauten auf fremden Grundstücken		
ba) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	147.992	837
bb) Übrige Bauten	63.658	486
	248.967	2.595
2. a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	312.174	4.848
b) Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	496.635	31.879
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) oder b) gehören	48.543	2.391
	857.352	39.118
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	52.964	4.689
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	36.620	27.694
	1.195.903	74.096
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	129.323	500
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.576	72
3. Beteiligungen	1.314	78
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	2.161	640
	135.374	1.290
Summe	1.359.127	76.755

Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen (kumuliert)	Buchwerte 31.12.2008	Buchwerte des Vorjahres	Abschreibungen 2008
408	162	24.096	3.110	5.074	3.319
0	-1.086	0	681	1.591	0
408	-924	24.096	3.791	6.665	3.319
844	679	27.073	11.351	10.898	1.498
0	1.205	117.479	32.555	37.379	6.865
250	988	47.747	17.135	17.253	1.557
1.094	2.872	192.299	61.041	65.530	9.920
5.318	3.632	252.687	62.649	65.597	11.410
3.475	507	247.921	277.625	269.451	24.211
55	965	37.408	14.436	13.856	2.773
8.848	5.104	538.016	354.710	348.904	38.394
2.328	4.083	45.686	13.722	12.137	7.154
52	-11.135	0	53.127	36.620	52
12.322	924	776.001	482.600	463.191	55.520
373	0	0	129.450	129.323	0
225	0	0	2.423	2.576	0
0	0	0	1.392	1.314	0
0	0	0	2.801	2.161	0
598	0	0	136.066	135.374	0
13.328	0	800.097	622.457	605.230	58.839

Anhang

der HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT zum 31. Dezember 2008

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2008 der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs aufgestellt worden. Ergänzend waren die Vorschriften des Aktiengesetzes zu beachten. Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft verzichtet gemäß § 291 HGB auf die Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses einschl. Konzernanhang und eines Konzernlageberichts. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, aufgestellt und veröffentlicht.

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

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um die Zuschüsse der öffentlichen Hand und Abschreibungen, bewertet. In die Herstellungskosten der selbst-erstellten 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 der nach steuerlichen Grundsätzen, eigenen Erfahrungssätzen und Richtsätzen der öffentlichen Verkehrsbetriebe ermittelten betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Für Wirtschaftsgüter, die nach dem 30. Juni 1997 angeschafft oder hergestellt worden sind, wurde – mit Ausnahme für U-Bahn-Fahrzeuge und Omnibusse – 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 angewandt.

Die ab 1. Januar 2008 angeschafften Wirtschaftsgüter werden ausschließlich linear abgeschrieben. Vor dem 1. Januar 2008 angeschaffte Wirtschaftsgüter werden, mit Ausnahme der immateriellen Vermögensgegenstände, der Gebäude, der Fernsehanlagen, der U-Bahn-Fahrzeuge DT4 und der Omnibusse, degressiv abgeschrieben. Die steuerrechtlichen Regelungen nach § 7 Abs. 3 EStG a.F. werden in soweit in Anspruch genommen.

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

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten bis 150,- €, die selbstständig nutzbar sind, werden entsprechend den steuerlichen Regelungen des § 6 Abs. 2 EStG in voller Höhe als Betriebsausgabe abgesetzt.

Für abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen 150,- € und 1.000,- €, die selbstständig nutzbar sind, ist gemäß § 6 Abs. 2a EStG ein Sammelposten gebildet worden, der über fünf Jahre gewinnmindernd aufgelöst wird.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen, die Beteiligungen und die Wertpapiere des Anlagevermögens sind mit den Anschaffungskosten aktiviert worden.

Unverzinsliche und verzinsliche Ausleihungen sind mit den Barwerten bzw. mit den niedrigeren steuerlich zulässigen Werten angesetzt worden.

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

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

Die Pensionsverpflichtungen werden aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten zum Teilwert gemäß § 6a EStG unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und unter Zugrundelegung eines Rechnungszinssatzes von 6 % p.a. bilanziert.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewisse Verpflichtungen. Hierin sind auch Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung enthalten. Ein Teil der Rückstellungen wurde aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. Es ist von dem Wahlrecht nach § 249 Abs. 1 Satz 3 HGB Gebrauch gemacht worden; daneben bestehen für noch durchzuführende Instandhaltungsmaßnahmen Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB.

Die Verbindlichkeiten werden mit deren Rückzahlungsbetrag bewertet.

Fremdwährungsverbindlichkeiten werden zum Euro-Referenzkurs der Europäischen Zentralbank zum Bilanzstichtag auf Euro umgerechnet.

BILANZERLÄUTERUNGEN

(1) Vorräte

in T€	2008	2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.045	10.291

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in T€	2008	2007
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.765	4.549
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	50.123	70.469
davon aus Lieferungen und Leistungen	(67.555)	(65.748)
davon aus sonstigen Forderungen	(-17.432)	(4.721)
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.093	1.744
davon aus Lieferungen und Leistungen	(2.093)	(1.744)
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	0	16.863
davon aus Lieferungen und Leistungen	(0)	(11.834)
davon aus sonstigen Forderungen	(0)	(5.029)
5. Sonstige Vermögensgegenstände	7.930	5.516
Summe	61.911	99.141

(3) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet im Vorjahr ein Disagio von 4 T€.

(4) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der HOCHBAHN beträgt am 31. Dezember 2008 88.938.200,00 € und teilt sich wie folgt auf:

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

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

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

(5) Kapitalrücklage

Im Geschäftsjahr 2008 sind 500 T€ in die Kapitalrücklage eingestellt worden.

(6) Gewinnrücklagen

Die gesetzlichen Rücklagen betragen 4.124 T€, die anderen Gewinnrücklagen 1.322 T€.

(7) Sonderposten mit Rücklageanteil

Der im Geschäftsjahr 2005 gebildete Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6 b EStG ist im Geschäftsjahr 2008 in Höhe von 1.000 T€ übertragen worden. Der im Vorjahr gebildete Sonderposten gemäß R 6.6 EStR 2005 in Höhe von 6 T€ wurde im Berichtsjahr auf ein Ersatzwirtschaftsgut übertragen.

(8) Rückstellungen

in T€	2008	2007
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	31.725	31.200
Steuerrückstellungen	37	35
Sonstige Rückstellungen	162.406	163.437
	194.168	194.672

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 von 21.886 T€.

Neben einer Wettbewerbsrückstellung in Höhe von rd. 97 Mio. € enthalten die sonstigen Rückstellungen u. a. sozialplanähnliche Verpflichtungen, Verpflichtungen für Vergütungsnachzahlungen an Mitarbeiter, künftige Jubiläumszuwendungen, Resturlaubsansprüche, Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN), unterlassene Instandhaltungen, ungewisse Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen Auflagen.

(9) Verbindlichkeiten

in T€	2008			2007		
	insges.	davon Restlaufzeit		insges.	davon Restlaufzeit	
		bis 1 Jahr	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	^{1) 2)} 271.400	28.537	169.347	^{1) 2)} 288.989	21.404	188.610
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.828	27.828	0	34.069	34.069	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	25.911	25.911	0	20.202	20.202	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(4.574)	(4.574)	(0)	(6.197)	(6.197)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(21.337)	(21.337)	(0)	(14.005)	(14.005)	(0)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	201	201	0	1.775	1.775	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(82)	(82)	(0)	(1.247)	(1.247)	(0)
davon aus sonstigen Verbindlichkeiten	(119)	(119)	(0)	(528)	(528)	(0)
5. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	132	132	0	0	0	0
davon aus Lieferungen und Leistungen	(171)	(171)	(0)	(0)	(0)	(0)
davon aus sonstigen Forderungen	(-39)	(-39)	(0)	(0)	(0)	(0)
6. Sonstige Verbindlichkeiten	19.969	19.969	0	16.728	16.728	0
davon aus Steuern	(2.395)	(2.395)	(0)	(2.283)	(2.283)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(1.109)	(1.109)	(0)	(1.062)	(1.062)	(0)
Summe	345.441	102.578	169.347	361.763	94.178	188.610

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

2) Enthalten sind zwei Darlehen in NZD mit variablem Zinssatz; hieraus ggf. entstehende Währungs- und Zinsrisiken wurden durch entsprechende Zins- und Währungsswaps abgesichert. Die Swaps sind untrennbar mit dem dazugehörigen Grundgeschäft verbunden. Der beizulegende Zeitwert der Swaps nach der mark-to-market-Bewertung beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt + 8.065 T€.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(10) Umsatzerlöse

in T€	2008	2007
Personennahverkehr ¹⁾	306.459	299.931
Vermietung und Verpachtung (einschl. Vermietung von Werbeflächen)	12.585	12.407
Sonstiges	20.412	16.044
	339.456	328.382
davon aperiodisch ²⁾	6.079	12.160

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 endgültigen Einnahmenezuschreibungen des HVV für die Jahre 2007 und 2008 liegen 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 § 45 a PBefG von der FHH erfolgt aufgrund einer vorläufigen Berechnung grundsätzlich anhand der Vorjahresparameter. Gleiches gilt für die Ermittlung der Einnahmen aus der Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX).

²⁾ In den aperiodischen Umsatzerlösen sind im Wesentlichen nachträgliche Einnahmen des HVV, aus § 45 a PBefG sowie aus § 148 SGB IX für frühere Jahre enthalten (zusammen 5.671 T€), die z.T. aufgrund vorläufiger Bescheide vereinnahmt wurden.

(11) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2008	2007
Sonstige betriebliche Erträge	37.965	41.047
davon aperiodisch (im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil (1.006 T€, im Vorjahr 388 T€), aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens sowie Kostenerstattungen für frühere Jahre)	4.936	4.977

(12) Materialaufwand

in T€	2008	2007
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	46.657	43.393
Aufwendungen für bezogene Leistungen	122.104	117.578
	168.761	160.971

(13) Personalaufwand

in T€	2008	2007
Löhne und Gehälter	149.583	151.042
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	32.734	33.656
	182.317	184.698
davon für Altersversorgung	5.044	4.934
davon aperiodisch (im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Zuführung zur Wettbewerbsrückstellung)	4.926	6.741

Für nach dem 1. Juli 2004 abgeschlossene Altersteilzeitvereinbarungen wurde zur Sicherung der Wertguthaben ein Wertdepot angelegt. Der Depotwert beträgt zum 31. Dezember 2008 2.848 T€.

(14) Abschreibungen

Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr wie folgt vorgenommen:

in T€	2008	2007
Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB	52	334
Abschreibungen gemäß § 254 HGB entsprechend der Vorschrift des § 6 b EStG	1.006	388
	1.058	722

(15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten aperiodische Aufwendungen von 197 T€, davon im Vorjahr Zuführungen zu den Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß R 6.6 EStR 2005 von 6 T€.

(16) Beteiligungsergebnis

in T€	2008	2007
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6.600	5.755
Erträge aus Beteiligungen	2.969	3.536
davon aus verbundenen Unternehmen	(2.881)	(3.460)
	9.569	9.291

(17) Zinsergebnis

in T€	2008	2007
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	143	153
davon aus verbundenen Unternehmen	(143)	(153)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.108	2.399
davon aus verbundenen Unternehmen	(1.810)	(1.873)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-18.827	-19.952
davon an verbundene Unternehmen	(-667)	(-470)
	-16.576	-17.400

SONSTIGE ANGABEN**(18) Haftungsverhältnisse**

Verbindlichkeiten aus Bürgschaften 12.316 T€.

Die Verbindlichkeiten aus Bürgschaften stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit vertraglichen Verpflichtungen von mittelbaren HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaften gegenüber ihren Auftraggebern aus Verkehrs- und Leistungsverträgen.

Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen 370.470 T€.

Im Zusammenhang mit dem Abschluss von fünf Finanzierungs-Leasingverträgen für U-Bahn-Fahrzeuge sowie einer Leasingtransaktion über QTE (Qualified Technological Equipment) ergibt sich gegenüber ausländischen Leasinggebern eine Haftung in Höhe von 370.470 T€, für die in gleicher Höhe Rückgriffsforderungen gegenüber drei inländischen und zwei ausländischen Kreditinstituten bestehen. Die Verbindlichkeiten werden durch die Sicherungsübereignung von U-Bahn-Fahrzeugen und Nutzungsziehungsrechten am QTE besichert.

Aus einer Cross-Border-Leasingtransaktion über Fahrgastschiffe bestehen Verpflichtungen aus Kaufpreiszahlungen in NZD der HOCHBAHN gegenüber ATG/HADAG AG, die mit Forderungen an ATG/HADAG AG in gleicher Höhe aus Mietzahlungen in NZD rätierlich deckungsgleich verrechnet werden.

(19) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen 360.101 T€. Hierin sind 243 T€ gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten.

(20) Angaben zu den Arbeitnehmern

	2008	2007
Bus- / Schienenverkehr und Infrastruktur	3.450	3.425
Unternehmenssteuerung, Vertrieb und Zentrale Dienstleistungen	397	396
Beteiligungsgesellschaften, ruhende Arbeitsverhältnisse etc.	460	472
	4.307	4.293
Auszubildende	105	101

(21) Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Unter der Voraussetzung, dass die Hauptversammlung der vorgeschlagenen Aufsichtsratsvergütung zustimmt, beträgt diese für das Geschäftsjahr 2008 30 T€. Die Gesamtbezüge des Vorstands beliefen sich auf 1.150 T€. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt 2.762 T€ zurückgestellt worden. Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden im Geschäftsjahr 2008 353 T€ gezahlt.

(22) Organe der Gesellschaft

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Michael Freytag, Senator, Hamburg
Vorsitzender

Dietmar Stretz*, Hamburg
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Horst-Michael Pelikahn, Hamburg

Klaus Ceglecki*, Hamburg

Ludwig Görtz, Hamburg

Heino Greve, Hamburg

Karin Fritsche*, Hamburg
seit 27. August 2008

Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Hamburg

Helmut Koprian, Hamburg

Max Leininger*, Hamburg

Ingomar Spieß*, Hamburg
seit 27. August 2008

Fred Warwas*, Hamburg
seit 27. August 2008

Hans-Jürgen Wendland*, Hamburg

Dr. Martin Willich, Hamburg

Dr. Stephan Hugo Winters, Hamburg
seit 7. Juli 2008

Wolfgang Zwickert*, Hamburg

Ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats

Gerhard Fuchs, Hamburg
zum 7. Juli 2008

Gabriele Redmann*, Hamburg
zum 27. August 2008

Heinrich Hanebuth*, Hamburg
zum 27. August 2008

Hans-Joachim Stoffers*, Hamburg
zum 27. August 2008

Vorstand

Günter Elste,
Vorsitzender

Ulrich Sieg

Ulrike Riedel
seit 1. März 2009

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Jost Knebel
zum 1. August 2008

Dr. Ulf Lange
zum 28. Februar 2009

*) Vertreter der Arbeitnehmer

(23) Name und Sitz des Mutterunternehmens

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH,
Mönckebergstraße 31, 20095 Hamburg.

Mit der HGV besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

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

Alleinige Anteilseignerin der HGV ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

(24) Jahresergebnis

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

Hamburg, 30. März 2009

Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Günter Elste



Ulrike Riedel



Ulrich Sieg

ANTEILSBESITZ DER HAMBURGER HOCHBAHN AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2008¹⁾

Name und Sitz der Gesellschaft	Eigenkapital T€	Beteiligung		Ergebnis 2008 T€	Beherrschungs- und Gewinnab- führungsvertrag
		Name	%		
BeNEX GmbH, Hamburg	48.051	HOCHBAHN	51,0	2.030	-
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg	4.100	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg	4.096	HOCHBAHN	100,0	0	ja ²⁾
HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH, Hamburg	26	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HSG Hanseatische Siedlungsgesell- schaft mbH, Hamburg	8.891	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	100,0	0	ja
HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	56.038	HOCHBAHN	100,0	17	-
HOCHBAHN Grundstücksverwaltungs- gesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	39.572	HOCHBAHN	100,0	1.803	-
Friedrich Jasper Rund- und Gesell- schaftsfahrten GmbH, Hamburg	4.163	HOCHBAHN	100,0	0	ja
HOCHBAHN-Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	136	HOCHBAHN	100,0	8	-
TEREG Gebäudedienste GmbH, Hamburg	1.731	HOCHBAHN Beteiligungs- gesellschaft	56,0	0	ja

¹⁾ Soweit er nicht von untergeordneter Bedeutung ist.

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

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Hamburg, 30. März 2009

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Tesch) (ppa.Werner)
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2008 durch mündliche und schriftliche Berichte des Vorstands regelmäßig über die Lage der Gesellschaft und über wichtige Fragen der Geschäftsführung unterrichten lassen. Der Aufsichtsrat hat einen Finanzausschuss gebildet. Im Geschäftsjahr 2008 haben der Aufsichtsrat insgesamt vier Sitzungen und der Finanzausschuss insgesamt acht Sitzungen (davon sechs Sitzungen im Zusammenhang mit Expansionsvorhaben) abgehalten. Ferner wurde zur Nachfolgeregelung im Vorstand ein Findungsausschuss gebildet. Dieser tagte in drei Sitzungen.

Der Jahresabschluss der Hamburger Hochbahn AG zum 31. Dezember 2008 sowie der Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG sind unter Einbeziehung der Buchführung von der durch die letzte ordentliche Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Deloitte & Touche GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft worden. Die Prüfung hat keine Beanstandungen ergeben. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde erteilt.

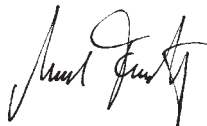
Die Prüfungsberichte haben den Aufsichtsratsmitgliedern vorgelegen. Ferner hat der Abschlussprüfer in der Bilanzsitzung des Finanzausschusses über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Hamburger Hochbahn AG geprüft und erhebt in Übereinstimmung mit dem Abschlussprüfer keine Einwendungen. Er hat den vom Vorstand vorgelegten Jahresabschluss gebilligt und damit festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem am 7. Juli 2008 ausgeschiedenen Mitglied Herrn Gerhard Fuchs sowie den am 27. August 2008 ausgeschiedenen Mitgliedern Frau Gabriela Redmann, Herrn Heinrich Hanebuth und Herrn Hans-Joachim Stoffers für ihre langjährige und engagierte Tätigkeit in diesem Gremium. Für die ausgeschiedenen Mitglieder gehören seitdem Frau Karin Fritsche sowie die Herren Ingomar Spieß, Fred Warwas und Dr. Stephan Hugo Winters dem Aufsichtsrat an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 2008 geleistete Arbeit.

Hamburg, 18. Juni 2009

Der Aufsichtsrat



Dr. Michael Freytag
Vorsitzender

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 und Fleeten | Schiffe: 19 | Mitarbeiter: 43



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Technische Betreuung der Busflotte der HOCHBAHN, Instandhaltung verschiedener Haltestelleneinrichtungen von Bus und U-Bahn, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen aller Art, Entwicklung und Bau von Sonderfahrzeugen | Mitarbeiter: 275



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Linien- und Gelegenheitsverkehr, Airport Express zum Flughafen Hamburg, Linienverkehr im Auftrag der HOCHBAHN, Verkehrsservice für Veranstaltungen, Kongresse, Messen und Kreuzfahrtschiffe, InsiderTouren durch Hamburg | Stadt- und Reisebusse: 104 | Mitarbeiter: 284



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: öffentlicher Personennahverkehr mit Schiffen im Hamburger Hafen und auf der Elbe | Schiffe: 21 | Mitarbeiter: 78



HC Hamburg-Consult (www.hamburg-consult.de)

Gesellschaft für Verkehrsberatung und Verkehrsmanagement mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 49 %, BSL Management Consultants Group 51 % | Geschäftszweck: Beratung, Planung, Bau, Organisation, Betrieb, Instandhaltung und Personalausbildung innerhalb des Verkehrsbereichs im In- und Ausland | Mitarbeiter: 29



HanseCom (www.hansecom.com)

Gesellschaft für Informations- und Kommunikationsdienstleistungen mbH | Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 26 %, Siemens AG Bereich IT-Solution and Services 74 % | Geschäftszweck: Erbringung von IT-Beratungs- und IT-Dienstleistungen mit dem Schwerpunkt im öffentlichen Personenverkehr und auf SAP bzw. SAP-nahen Diensten, Bereitstellung von IT-Outsourcing-Lösungen, speziell für mittelständische Unternehmen | Mitarbeiter: 143



HSG Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 100 % | Geschäftszweck: Bereitstellung von gesellschaftseigenen Wohnungen an Mitarbeiter des HOCHBAHN-Konzerns | Wohnungen: 2.040 | Mitarbeiter: 48



HHW Hamburger Hochbahn-Wache GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste und Betriebsangehörigen, Schutz der Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen. Durchführung von Fahrkartenprüfungen, Erhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes | Mitarbeiter: 320



HVW Hamburger Verkehrsmittel-Werbung GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 24,9 %, DSM Deutsche Städte-Medien GmbH 75,1 % | Geschäftszweck: Aufbau, Bewirtschaftung, Vermietung von Werbeflächen auf Bahnhöfen, Vermarktung und Gestaltung der Werbung an und in Bussen und Bahnen | Mitarbeiter: 11



hySOLUTIONS GmbH (www.hysolutions-hamburg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 61 %, Vattenfall Europe 25 %, Germanischer Lloyd 6 %, Handelskammer Hamburg 4 %, Handwerkskammer Hamburg 4 % | Geschäftszweck: Förderung und Betreuung der Wasserstofftechnologie und des Einsatzes von Brennstoffzellen in Hamburg | Mitarbeiter: 3



SBG Süderelbe Bus GmbH

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 100 % | Geschäftszweck: Bus-Linienverkehre im Auftrag der HOCHBAHN, Betrieb einer eigenkonzessionierten Linie im Landkreis Harburg | Stadtbusse: 47 | Mitarbeiter: 118



TEREG Gebäudedienste GmbH (www.tereg.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG über die HOCHBAHN-Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG 56 %, Vattenfall Europe 44 % | Geschäftszweck: Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Reinigung von Grundstücken, Gebäuden, Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln, öffentlichen Einrichtungen sowie Industrieanlagen, Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Grundstücken, Gebäudebewirtschaftung sowie Übernahme von Sicherheits- und Serviceaufgaben im Verkehrsbereich | Mitarbeiter: 1.680



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

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 69,2 %, Autokraft 11,7 %, VHH 10,3 %, Jasper 2,9 %, neun weitere Anteilspakete 5,9 % | Geschäftszweck: Betrieb des Zentralen Omnibusbahnhofs, Vermietung von Ladenflächen, Gaststätten | Mitarbeiter: 10



BeNEX GmbH (www.benex.de)

Anteilseigner: Hamburger Hochbahn AG 51 %, Babcock & Brown Public Partnerships 49 % | Geschäftszweck: Leitung einer Unternehmensgruppe, die Verkehrsleistungen aller Art außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg erbringt, unabhängig ob schienen- oder straßengebunden, sowie der Kauf, das Halten und die Veräußerung solcher Beteiligungen in vorstehendem Tätigkeitsbereich inklusive aller damit einhergehenden Finanzierungs-, Vermittlungs-, Beratungs- und sonstigen Dienstleistungen (soweit diese nicht KWG-rechtlich genehmigungs- oder erlaubnispflichtig sind) | Mitarbeiter: 23

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

Bereich Marketing und Kommunikation
Bereich Unternehmensstrategie und Verkehrswirtschaft
Bereich Finanzen und Controlling

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG

Fotografie

Uli Mattes
HOCHBAHN-Archiv
Gettyimages
Plainpicture
Photo: www.mediaserver.hamburg.de

Druck

Print-64



Menschen hinter der HOCHBAHN

