

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, Hamburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

I. Grundlagen des Unternehmens

I.1 Angaben zur Gesellschaft

I.1.1 Gegenstand

Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) betreibt öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen im Tarifgebiet des Hamburger Verkehrsverbunds GmbH (hvv).

Die Leistungserbringung findet in Hamburg und den vier Umlandkreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum-Lauenburg statt. Die VHH sichert einen attraktiven ÖPNV in der Metropolregion Hamburg. Gleichzeitig ist die VHH als kommunales Unternehmen mit Aufgabenträgern aus Hamburg und Schleswig-Holstein eine relevante Größe in der Umsetzung und Erreichung der verkehrspolitischen Ziele unter Berücksichtigung der ökologischen und ökonomischen Vorgaben.

Die VHH verfolgt diese strategischen Ziele:

- die Umsetzung des Hamburg Taktes: Die ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer sollen binnen fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot mit optimalem Service bei hoher Qualität erreichen, um somit den Fahrplan überflüssig zu machen.
- eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen.
- bei gleichzeitiger Ausrichtung des Unternehmens auf Wirtschaftlichkeit.

I.1.2 Gesellschafterin

Die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) mit 94,19% und die VHH Beteiligungsgesellschaft mbH (VHH BG) mit 5,81% bilden die Eigentümerstruktur der VHH. Die VHH BG liegt zu gleichen Teilen in den Händen der vier oben genannten Umlandkreise.

I.1.3 Fahrtgebiet

Die VHH ist zur Erbringung ihrer Leistungen mit Direktvergaben u. a. für das Gebiet in Hamburg betraut und hat über Direktvergaben bzw. Ausschreibungen die Beauftragung zur Durchführung von Umlandverkehren erhalten. Die Laufzeit der Verträge beträgt jeweils zehn Jahre. Von der erbrachten Gesamtleistung der VHH, gemessen in Fahrplankilometern, entfallen nahezu 91% auf konzessionierte Linienverkehre. Die verbleibende Leistung wird als Auftragsleistung innerhalb des Verkehrsgebietes des hvv erbracht.

I.2 Entsprechenserklärung Hamburger Corporate Governance Kodex

Als öffentliches Unternehmen Hamburgs wendet die VHH den Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK) an. Der Kodex verdeutlicht die Verpflichtung von Geschäftsführung und Aufsichtsrat, im Einklang mit den Prinzipien der Sozialen Marktwirtschaft für den Bestand des Unternehmens und seine nachhaltige Wertschöpfung zu sorgen. Die Anwendung der Inhalte wird jährlich von der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat bestätigt. Mögliche Ausnahmen werden einzeln aufgeführt. Die Tochtergesellschaften Ahrensburger Busbetriebesgesellschaft mbH (ABG) und Orthmann's Reisedienst GmbH (ORD) sind von der Regelung aufgrund ihrer Größe und wirtschaftlichen Bedeutung ausgenommen. Die Entsprechenserklärung wird auf der Internetseite der VHH veröffentlicht.

I.3 Erklärung zur Unternehmensführung

Die VHH unterliegt als städtisches Unternehmen dem Hamburgischen Gleichstellungsgesetz (HmbGleiG) und hat nach Maßgabe dieses Gesetzes einen Gleichstellungsplan entwickelt. Dazu gehört auch ein Arbeitsumfeld, das frei ist von Vorurteilen und geprägt von Wertschätzung, Chancengleichheit und Vielfalt. Das Ziel des Gleichstellungsplanes ist es daher ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis zu erreichen, um die Unter- bzw. Überrepräsentanzen von Frauen bzw. Männern zu reduzieren.

Die Aufgaben der Gleichstellungsbeauftragten wurden auf zwei Mitarbeitende übertragen. Für den Frauenanteil wurden durch Aufsichtsratsbeschluss vom 07.12.2016 Zielgrößen für den Aufsichtsrat von 33,3% und für die Geschäftsführung von 0% festgelegt. Im gleichen Aufsichtsratsbeschluss wurde für die erste Führungsebene ein Frauenanteil von 50% empfohlen. Der Frauenanteil auf Ebene der Geschäftsführung –der ersten Führungsebene – beträgt 50% und für den Aufsichtsrat 50% zum 31.12.2023. Auf Ebene der leitenden Angestellten liegt der Frauenanteil mit 25% (VJ 33%) unter der durch den Aufsichtsrat empfohlenen Frauenquote von 50%. Der Anteil der Frauen zum 31.12.2023 beträgt in der VHH 17,46% (VJ 17,41%) und bezieht sich auf die Anzahl der Köpfe.

I.4 Neue Jobkampagne

Anfang des Jahres erfolgte ein Agenturwechsel und damit auch eine Neuausrichtung der Jobkampagne der VHH. Die von der Agentur Boy neu konzipierte Jobkampagne basiert auf einer Wettbewerbsanalyse und einem Benchmarking, exemplarisch für den IT-Bereich, da dieser Bereich als besonders herausfordernd für die VHH definiert wurde. Die Neuausrichtung der Kampagne wurde dabei so angelegt, dass sie sich konzeptionell auf alle anderen Bereiche der VHH adaptieren lässt, also ebenso für die Bewerbung von Fahrdienststellen, des Werkstattbereichs oder des Infrastrukturbereichs.

Konzeptionell wurde eine Headline-Mechanik wieder eingeführt, um die VHH als Arbeitgeberin prägnant zu positionieren. Dies soll die Wiedererkennung der VHH als Arbeitgebermarke stärken und ihre Positionierung durch ein übergeordnetes Leitmotiv unterstützen. Der Grundtenor lautet: Gemeinsam was bewegen!

Werbeschaltung via Google (Google Ads und Google Display-Kampagnen) und das Bewerben Content-basierter Inhalte bei Facebook und Instagram weisen auf aktuelle Stellenangebote hin und positionieren vhh.mobility als Arbeitgeberin. Ausbildungsstellen wurden unter anderem über Audiowerbung bei Spotify, Werbung bei Instagram und Google Ads beworben. Außerdem bot die VHH diverse Bewerbungstage (Job Dates) auf den Betriebshöfen und eine Recruiting-Veranstaltung auf dem Heiligengeistfeld an.

I.5 Umwelt und Nachhaltigkeit

I.5.1 Umweltschutz Zahlen

Die VHH setzt ihre Unternehmensentwicklung im Bereich Ressourcen- und Umweltschutz weiterhin fort. Im Zuge von anstehenden baulichen Maßnahmen werden Dämmungen an Gebäuden nach den neuesten Richtlinien der Energieeinsparverordnung vorgenommen, Beleuchtungseinrichtungen innerhalb der Gebäude sowie im Verkehrsflächenraum der Betriebshöfe mit energiesparenden LED-Leuchtmitteln ausgestattet, Abwässer werden weitestgehend aufbereitet und im Fahrzeugpflegebereich wiederverwendet. Eine weitere biologische Abwasserbehandlungsanlage mit Niederschlagswassernutzung ist geplant.

Die VHH beschafft für ihre Verkehre auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) seit dem Jahr 2020 ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge. In den letzten Jahren wurden nicht nur Elektrobusse angeschafft, sondern auch erheblich in Ladeinfrastruktur investiert. Der Anteil der E-Busse am Gesamtfuhrpark beträgt 21,5% zum 31.12.23 (VJ 12%). Die VHH strebt an, nicht nur in Hamburg, sondern auch für die Umlandverkehre in den nächsten Jahren überwiegend emissionsfreie bzw. schadstoffarme Fahrzeuge neu zu beschaffen. Dazu ist mit den Aufgabenträgern im Umland eine E-Busstrategie zu erarbeiten und deren Umsetzung abzustimmen.

Die Nachhaltigkeit der VHH im Umweltschutz wird durch das eingeführte Energiemanagement kontrolliert.

I.5.2 Nachhaltigkeit

Für die VHH spielt das Thema Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle. Ein ausführlicher Bericht zu den nachhaltigkeitsrelevanten Standards der VHH erfolgt im Rahmen der Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK).

Zur Identifikation wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen hat die VHH eine zweite Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2022 durchgeführt.

In der Wesentlichkeitsanalyse wurden die relevantesten Nachhaltigkeitsthemen aus Unternehmenssicht sowie aus Sicht der Stakeholder*innen analysiert und im Ergebnis in einer Wesentlichkeitsmatrix miteinander ins Verhältnis gesetzt. Die Wesentlichkeitsanalyse bildet die Basis, um die zentralen Handlungsfelder der VHH zu identifizieren. Der Hauptfokus liegt demnach auf den Themen: „Reduktion Energieverbrauch und Emissionen“, „Attraktives Arbeitsumfeld und Mitarbeiter*innen-Fürsorge“, „Kund*innen-Zufriedenheit“ und „Werte und Unternehmenskultur“.

II. Wirtschaftsbericht

II.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

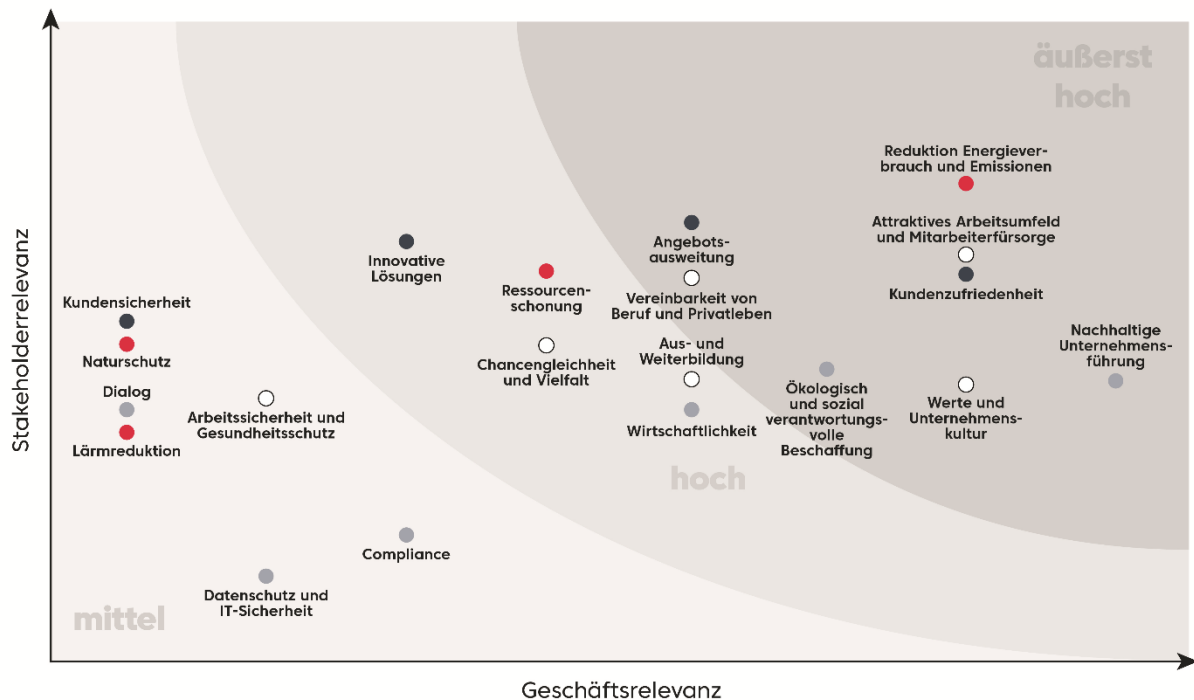
II.1.1 Politische Rahmenbedingungen

In seinem Regierungsprogramm aus dem Jahr 2015 hat der Senat der FHH auch vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes die Zukunftsorientierung des ÖPNV zu einem Schwerpunktthema erklärt. Die VHH ist seit dem Jahr 2020 aufgefordert, ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebene Busse für den Busverkehr in Hamburg zu beschaffen und die konventionell angetriebenen Busse auszutauschen. Weiterhin hat der Senat sich das Ziel des Ausbaus des ÖPNV durch kürzere Fahrzeiten, dichtere Takte und die Erweiterung der Kapazitäten gesetzt, um der wachsenden Bevölkerung einen attraktiven Nahverkehr anbieten zu können. Der Hamburger Senat hat den Ausbau des ÖPNV im Klimaschutzplan der Stadt Hamburg im Dezember 2019 festgeschrieben:

Die wesentlichen Elemente zum Erreichen der CO2-Minderungsziele sind: ein weitreichender Paradigmenwechsel im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von einer nachfrage- hin zu einer angebotsorientierten Planung (Hamburg-Takt). Ziel ist es, mittels erheblicher Angebotsausweitung im Schnellbahn- und Busverkehr sowie durch die Einbindung von On Demand-Verkehren in den ÖPNV dem Fahrgast bis 2030 binnen 5 Min. ein adäquates öffentliches Verkehrsangebot bereit zu stellen und somit den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Wege) von heute 22% auf 30% im Jahr 2030 anzuheben. Durch massiven Angebotsausbau (dichteres Netz und dichtere Takte) sollen die Hamburgerinnen und Hamburger davon überzeugt werden, vom privaten Pkw auf den ÖPNV umzusteigen. (Quelle: Hamburger Klimaschutzplan)

Wesentlichkeitsmatrix

○ Mitarbeiter*innen ● Kund*innen ● Umwelt ● Management



Am 06.12.2023 hat die Hamburger Bürgerschaft der Novelle des Klimaschutzgesetzes und der zweiten Fortschreibung des Klimaplanes zugestimmt. Die Gesetzänderungen sind zum 01.01.2024 in Kraft getreten. Damit untermauert der Senat die Zielsetzung, dass Hamburg bis 2045 weitestgehend die CO₂-Neutralität erreicht.

II.1.2 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Fahrgastnachfrage ist im Jahr 2023 nach Einschätzung des hvv (gemäß hvv Lagebericht KW 5/2024) in der Metropolregion Hamburg um rund 15% (ca. 135,9 Mio. Fahrgäste) gestiegen, die Fahrgeldeinnahmen sind dabei um rund 20% (ca. 123,9 Mio. EUR) im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Aufgrund des Sonderangebots „9-Euro-Ticket“ im Jahr 2022 sind die Einnahmen nach Auslaufen dieses Angebots stärker gestiegen als die Fahrgastzahlen.

Die bei der VHH auf das Gebiet der Direktvergabe Hamburg entfallenden Einnahmeausfälle wurden mit 11,0 Mio. EUR als zusätzliche Wirtschaftshilfe gemäß der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023 kompensiert (Werte aus vorläufiger Abrechnung). Die Verkehrsverträge im Bedienegebiet Schleswig-Holstein sind Bruttoverträge, so dass Fahrgeldrückgänge für die VHH dort nicht ergebniswirksam sind.

II.1.3 Branchenentwicklung

Im Jahr 2023 konnten sich die Fahrgastzahlen nach den starken Rückgängen zu Beginn des Jahrzehnts in Folge der Covid-19-Pandemie weiter erholen.

Die Nachfrage 2023 ist im bundesweiten Schnitt um 7% im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Insbesondere durch das zum 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket wurden viele neue Kund*innen geworben und Stammkund*innen zurückgewonnen. Rund elf Millionen Menschen besitzen ein Deutschlandticket, womit die Prognosen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weit überschritten wurden. Perspektivisch sieht der VDV in den nächsten Jahren sogar ein realistisches Wachstumsziel auf 15 Mio. Abonnenten des Deutschlandtickets.

II.1.4 Regionale Entwicklung

Auch beim ÖPNV in der Metropolregion Hamburg hat sich im Jahr 2023 die Nachfrage weiter erholt. Ausgehend von einem coronabedingt noch etwas niedrigerem Niveau von

914 Mio. Linienfahrgästen im Jahr 2022 sind die Fahrgastzahlen um circa 15% auf etwa 1.050 Mio. im Jahr 2023 gestiegen. Neben der allgemeinen Entspannung der pandemiebedingten Auswirkungen hat insbesondere das Deutschlandticket zu einer erhöhten Nachfrage geführt. Die Verkehrseinnahmen des hvv stiegen gleichzeitig von rund 621,1 Mio. EUR im Jahr 2022 um ca. 20% auf 745 Mio. EUR für das Berichtsjahr. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Deutschlandtickets wird im hvv für das Jahr 2024 von einer Steigerung der Fahrgäste um 5% ausgegangen. Da im Jahr 2024 das günstige Deutschlandticket erstmals ganzjährig gilt, werden die Einnahmen voraussichtlich 2% sinken.

II.2 Geschäftsverlauf

II.2.1 Entwicklung des Verkehrsangebots

Das Verkehrsangebot im Geschäftsjahr 2023 war weitgehend konstant. Bis zum Ende des Jahres haben die Fahrgastzahlen das Niveau vor der Covid-19-Pandemie wieder erreicht.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurden in Hamburg nur kleinteilige Angebotsmaßnahmen umgesetzt. Hierbei wurden insbesondere Gelenkbusse auf nachfragestarken Fahrten eingesetzt oder nur sehr schwach genutzte Fahrten aus dem Fahrplan genommen. Weiterhin wurde das Angebot auf einigen aus dem Umland ein- und ausbrechenden Linien ausgebaut.

Im Bereich des On Demand-Verkehrs wurde der Betrieb im Bereich Osdorf und Lurup zum Ende des Jahres 2022 eingestellt. Mit Beginn des Jahres 2023 wurde unter der Marke hvv hop der On Demand-Verkehr in Harburg aufgenommen.

In den drei schleswig-holsteinischen Kreisen Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Pinneberg wurde das Leistungsangebot hingegen zum Fahrplanwechsel ausgeweitet. In Stormarn wurde im Rahmen des

ÖVer.KAnT-Förderprojekts die neue XpressBus-Linie X33 von Trittau über Grande und Witzhave nach Hamburg-Billstedt eingerichtet. Bereits zum Sommer wurde das Angebot der Linie 776 ausgebaut, um im Südkreis schneller die Berufsschule in Ahrensburg zu erreichen. Im Kreis Herzogtum Lauenburg wurde die Linie 237 von Wentorf bis zum S-Bahnhof Aumühle und die Linie 533 nach Grande und Basthorst verlängert. Zudem besteht dort nun ein durchgehender 60-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten. Im Kreis Pinneberg wurden die Linien 184, 185 und 285 im Spätverkehr und sonntags von einem 40-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet.

Die internen und externen Planungen für die Umsetzungen der ersten Maßnahmen im Zuge der „starken Basis“ des Hamburg-Takts schreiten voran. Für den Dezember 2024 ist die Einrichtung zweier XpressBus-Linien von Bergedorf nach Poppenbüttel sowie von Blankenese nach Langenhorn geplant. Noch ist die Finanzierung dieser Maßnahme allerdings offen.

Im Bereich des Schienenersatzverkehrs hat die VHH im August 2023 für die AKN Eisenbahn GmbH (AKN) den Betrieb zwischen Hamburg-Eidelstedt und Hamburg-Burgwedel im Zuge der zweiten Bauphase des S-Bahn-Ausbaus aufgenommen. Kurzfristig wurde der Betrieb dabei an den Wochenenden häufig bis Ulzburg Süd verlängert. Bei zwei weiteren Ersatzverkehren für die S-Bahn übernahm die VHH ebenso die Koordination. Der Betrieb erfolgte jeweils durch Subunternehmen. Durch eine ganzheitliche Betrachtung des Verkehrsangebots wurde in diesem Zusammenhang in den Herbstferien der Fahrplan der Linie 21 ausgedünnt und stattdessen der Takt auf der Linie 22 verdichtet.

II.2.2 Entwicklung der Fahrleistung

Die VHH fuhr im Jahr 2023 auf 211 Linien (inkl. Auftragsleistungslinien, Freistellungsverkehren, On Demand-Verkehre, sowie Schienenersatzverkehren), die sich in Stadtbus-, Metrobus- und Expressbuslinien unterteilen. Die Anzahl der im Berichtsjahr geleisteten Fahrplankilometer betrug 44.690 Tsd. km, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 1.701 Tsd. km (ca. 4%) entspricht.

Im Bereich des konzessionierten Linienverkehrs für Hamburg verringerte sich die Leistung gegenüber dem Vorjahr um 100 Tsd. km durch die Beendigung umfangreicher Umleitungen im Bedienungsgebiet. Die über Verkehrsverträge beauftragte Verkehrsleistung (konzessionierte Linienverkehre Schleswig-Holstein) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1.173 Tsd. km durch zusätzliche Bestellungen der betreffenden Umlandkreise.

Das Auftragsvolumen im Gelegenheitsverkehr erhöhte sich um 130 Tsd. km durch Zubestellung von Ersatzleistungen für den U-Bahnersatzverkehr durch die HOCHBAHN, im Bereich der Verkehre auf fremden Konzessionen und im Schienenersatzverkehr.

In Tsd. Km	IST 2023	IST 2022	Abs.	Rel.
Konzessionierte Linienverkehre HH	24.263	24.362	-100	0%
Konzessionierte Linienverkehre S.-H.	16.658	15.484	1.173	8%
Verkehre auf fremden Konzessionen	2.873	2.375	498	21%
Gelegenheitsverkehre	896	766	130	17%
Fahrplan-km	44.690	42.989	1.701	4%

II.2.3 Investitionen

Die VHH hat Investitionen in Höhe von rd. 45 Mio. EUR aktiviert, die ab dem 01.01.2024 entsprechend über die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Als geleistete Anzahlungen sowie Anlagen im Bau wurden weitere rd. 26,4 Mio. EUR erfasst, womit sich das Anlagevermögen aus Investitionen zum Bilanzstichtag um insgesamt rd. 71,4 Mio. EUR erhöht.

II.2.4 IT

In diesem Bereich wurden rd. 2,9 Mio. EUR an Investitionen aktiviert. Der größte Anteil mit rd. 1,6 Mio. EUR betrifft das Thema Software und Anpassungen eines E-Bus Dispositions-Systems (EDS). Das EDS ist eine neue Softwarelösung, die zum Ziel hat, den Betrieb der Busse effizienter und reibungsloser zu gestalten.

II.2.5 Grundstücke und Gebäude

Von den rd. 3,2 Mio. EUR wurden rd. 2,6 Mio. EUR am Standort Billbrook für die Herrichtung und Aufbereitung des Hofes aktiviert, um dort die E-Mobilität sowie eine Ladeinfrastruktur aufzubauen. Am Standort Schenefeld wurden rd. 0,3 Mio. EUR für die Herrichtung der gegenüber des Betriebshofs gelegenen Fläche (Fläche F) und der Ladeinfrastruktur aktiviert. Für die Betriebsaufnahme hvv hop Harburg wurden rd. 0,2 Mio. EUR aktiviert.

II.2.6 Fahrzeuge für den Personenverkehr

Zum Ende des Geschäftsjahres 2023 lagen 785 Busse (Hof) in der Verantwortung der technischen Leitung.

VHH Busbestand	IST 31.12.2023 Bilanz	Quote 2023	IST 31.12.2022 Bilanz	Quote 31.12.22	Abgänge	Zugänge
Diesel Kleinbus	31	4%	37	5%	6	
Diesel Solo	371	47,5%	361	52%		10
Diesel Gelenk	205	26%	200	29%		5
Diesel KOM	607	77,5%	598	86%	6	15
Hybrid Solo	10	1%	10	1%		
Emissionsarme KOM	10	1%	10	1%		
Elektro Kleinbus	18	2,5%	7	1%		11
Elektro Solo	110	14%	47	7%		63
Elektro Gelenk	40	5%	31	4%		9
Emissionsfreie KOM	168	21,5%	85	12%		83
KOM gesamt	785	100%	693	100%	6	98

Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte ist zum Ende des Jahres 2023 auf 7,9 Jahren

(VJ 6,8 Jahre) gestiegen. Die Leistungsausweitung der letzten Jahre im Linien- und Schienenersatzverkehr sowie die nicht ausreichende Verfügbarkeit der E-Busse führen zu einer verzögerten Ausmusterung älterer Dieselsebusse.

Im Berichtsjahr wurden 83 elektrisch angetriebene Fahrzeuge verschiedener Hersteller und Fahrzeuggrößen auf die VHH zugelassen. Zusätzlich wurden aus kapazitiven Gründen 15 konventionell angetriebene Fahrzeuge im Leasing beschafft. 6 Fahrzeuge wurden im Berichtszeitraum ausgemustert.

In Summe wurden rd. 24,9 Mio. EUR aktiviert, wovon rd. 24,0 Mio. EUR auf Busse und rd. 0,9 Mio. EUR auf die Fahrzeugausstattung entfielen.

II.2.7 Maschinen und maschinelle Anlagen

Von den rd. 12,1 Mio. EUR wurden rd. 5,6 Mio. EUR für die Herstellung der Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof Billbrook in der Moorfleeter Straße 25 aktiviert. Weitere rd. 2,9 Mio. EUR wurden für die Herstellung der Ladeinfrastruktur und zugehörige Anschlüsse auf der Fläche F am Standort Schenefeld aktiviert, sowie rd. 1,7 Mio. EUR für die Ladetechnik am Standort Norderstedt.

II.2.8 Mitarbeitende der Gesellschaft

Bei der VHH waren zum Stichtag 31.12.2023 in Summe 2.250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (rd. 2.174 Vollzeitäquivalente; im Vorjahr rd. 2.069 Vollzeitäquivalente) beschäftigt (inkl. Geschäftsführung und ruhen-der Arbeitsverhältnisse). Die Aufstockung der Belegschaft resultiert aus der Leistungsausweitung zum Fahr-
planwechsel 2022/2023. Unter anderem führte auch die hohe Krankenquote zu einem erhöhten Bedarf. Des Weiteren wurde schon im vierten Quartal 2023 Personal zur Ausbildung für das Geschäftsjahr 2024 einge-
stellt.

VHH	IST 2023	IST 2022
31.12.2023		
Auszubildende	78	76
Vollzeitkräfte inkl. GF	1.927	1.838
Teilzeitkräfte	245	221
Mitarbeitende gesamt	2.250	2.135

II.2.9 Schulung für die Fahrdienstleistenden

Die VHH verpflichtet alle Fahrdienstleistenden, jährlich an einer eintägigen Schulung teilzunehmen. Diese Schulung ist zwingende Voraussetzung zur Verlängerung des Führerscheins Klasse D.

II.2.10 Ausbildung

Für den Ausbildungsgang ab dem 01.08.2023 konnten 28 Auszubildende gewonnen werden. Zurzeit bildet die VHH 78 Auszubildende in fünf verschiedenen Berufen aus.

II.2.11 Recruiting Fahrdienstmitarbeitende

Im zurückliegenden Geschäftsjahr konnten 339 Mitarbeitende für den Fahrdienst, die Verwaltung und die Technik (inkl. Aushilfen) unter Vertrag genommen werden, wovon 257 Einstellungen im Bereich Fahrdienst zu verzeichnen waren. Eine große Unterstützung war dabei die Erweiterung des Recruiting-Teams und das im 2. Quartal eingeführte Bewerbungsmanagement-Tool, um schneller und effektiver mit eingehenden Bewerbungen umgehen zu können.

Die Bundesagentur für Arbeit (BA) und die VHH konnten im 3. Quartal eine Projekt-Nachfolge der bisherigen bedarfsreaktiven Maßnahmen (brM) beschließen. Unter dem Arbeitstitel „MÖWE“ (Mein-ÖPNV-Weiterbildungs-Erfolg) wird die Gewinnung von Quereinsteiger*innen für die Fahrgastbeförderung weitergeführt. Die Kosten für die Qualifizierung von Leistungsempfänger*innen gemäß des SGBII/SGBIII (BA), sowie von Beschäftigten gemäß Qualifizierungschancengesetz (QCG) können nach §81 ff. SGBIII mittels Bildungsgutschein der BA getragen werden. Der Umfang der Kostenübernahme ist dabei jeweils eine Einzelfallentscheidung, welche die BA und VHH durch eine schriftliche und praktische Kompetenzfeststellung prüfen und forcieren.

II.2.12 Projektentwicklung des Geschäftsjahres vhh.mobility – Ein neues Corporate Design

Die VHH hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt und ist heute mehr als ein traditionelles Busunternehmen. Ob E-Mobilität, On Demand-Verkehr oder autonome Mobilitätsangebote wie das Projekt ahoi: Die VHH ist ein innovatives und modernes Unternehmen, das die Verkehrswende nicht nur mitgestaltet, sondern auch aktiv vorantreibt. Insbesondere auf dem umkämpften Markt um Arbeitskräfte ist es essenziell, dass die VHH als moderne und attraktive Arbeitgeberin wahrgenommen wird. Um ihren Markenauftritt im Zuge dieses Strukturwandels anzupassen, hat die VHH ein neues Corporate Design entwickelt.

Mit einem Markenworkshop hat die VHH den Grundstein für einen neuen Auftritt des Unternehmens gelegt. Moderiert von einer Agentur erarbeiteten 15 Mitarbeitende aus dem Unternehmen, was die VHH auszeichnet, wie sie gesehen wird und wie sie künftig gesehen werden soll.

Der neue Markenauftritt ist bunt, modern und spiegelt die Diversität der Belegschaft wider. Das neue Logo wurde Mitte Februar 2024 eingeführt und symbolisiert Orte, die verbunden werden: Wir fahren von A nach B nach C und zurück.

II.2.13 Alternative Verkehrsformen

Netzentwicklung der On Demand-Verkehre

Die von der VHH betriebenen On Demand-Verkehre haben sich im Jahr 2023 bei einer hohen Angebotsstabilität weiterhin sehr erfolgreich entwickelt. Seit Einführung der neuen Mobilitätsform haben über 1,1 Mio. Fahrgäste die Angebote in den bisher angebotenen Verkehrsgebieten genutzt. Insgesamt setzt die VHH für die On Demand-Verkehre in den vier Bedienegebieten 43 Fahrzeuge ein (28 in Harburg und je fünf in den drei Umlandverkehren).

Stadt Hamburg

Nach der Außerbetriebnahme der Netze in Lurup/Osdorf sowie in Billbrook zum Jahresende 2022 konnte die Aufnahme des neuen Bedienegebietes im Stadtteil Harburg wie geplant in zwei Stufen umgesetzt werden. Die Fahrgastzahlen im neuen Bedienegebiet südlich der Elbe haben sich seitdem in einer guten Dynamik entwickelt. Insbesondere durch die Ausweitung auf die westlichen Stadtteile Heimfeld und Eißendorf ab Mai 2023 ist die Nachfrage deutlich angekurbelt worden. Im Jahr 2023 haben rd. 142.000 Fahrgäste den Service genutzt.

Die Betriebsinfrastruktur befindet sich im Aufbau und soll zum Ende des ersten Quartals 2024 vollständig fertiggestellt sein. Im Rahmen einer Zusammenarbeit mit der P+R Betriebsgesellschaft mbH werden in das P+R-Haus am Bahnhof Harburg Betriebsräume eingebaut. Die Ladeinfrastruktur für die in Harburg eingesetzten E-Fahrzeuge konnte im Sommer 2023 bereits in Betrieb genommen werden.

Die innerstädtischen On Demand-Verkehre betreibt die Tochtergesellschaft ORD im Auftrag der VHH. Für den Verkehr in Harburg werden aktuell 56 Mitarbeitende in Fahrdienst und Betriebssteuerung eingesetzt.

Politischer Auftrag ist es, den hvv hop-Verkehr in Harburg zu einem hybriden Betriebsmodell weiterzuentwickeln und neben fahrerbedienten Fahrzeugen auch automatisiertes Fahren zu integrieren. Das im März 2023 von der VHH aufgesetzte Projekt „ahoi –Automatisierung des Hamburger On Demand-Angebots mit Integration in den ÖPNV“, mit einem Gesamtvolumen von 37 Mio. EUR (davon ca. 18 Mio. EUR Fördermittel des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)), steht kurz vor einer erneuten europaweiten Ausschreibung, um bis zu 20 vollautomatisierte Level 4-Fahrzeuge, für den Einsatz in einer gemischten On Demand-Flotte, zu erwerben. Die VHH hat mit den fünf Projektpartnern die Arbeit an den vielfältigen Herausforderungen des Projektes in insgesamt sechs Arbeitsgruppen aufgenommen. Die Identifikation eines geeigneten Fahrzeugherstellers und die anschließende gemeinsame Entwicklung des Genehmigungs- und Umsetzungsablaufes wird die zentrale Herausforderung des gesamten Projektes sein.

Umland

Für die drei im Umland betriebenen On Demand-Verkehre in den Kreisen Segeberg, Stormarn sowie für den On Demand-Verkehr in Hamburg-Harburg bestehen verkehrsvertragliche Beauftragungen bis zum 31.12.2024. Da alle Verkehre derzeit noch über Förderprojekte teilfinanziert sind, werden zu Beginn des kommenden Jahres in den Kreisen Segeberg und Stormarn Gespräche über die Weiterentwicklung und den Fortbestand der Verkehre zu führen sein.

Verkehrlich entwickeln sich auch die Verkehre im Umland weiter sehr erfolgreich. Im Jahr 2023 haben 144.000 Fahrgäste die drei hvv hop-Angebote im Umland genutzt. Die Aufgabenträger haben für Henstedt-Ulzburg und Brunsbek/Trittau zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 Netzerweiterungen bestellt.

Den Betrieb der On Demand-Verkehre außerhalb der Stadt Hamburg stellt die Tochtergesellschaft ABG mit derzeit 45 Fahrdienstmitarbeitenden sicher. Für das von der ABG und der ORD gemeinsam entwickelte und umgesetzte Fahrerqualifizierungsprogramm – dies entspricht inhaltlich der Weiterbildung für die Fahrpersonale im Busverkehr gem. Bundeskraftfahrerqualifizierungsgesetz – ist die ABG im Jahr 2023 mit einer Sonderprämie der Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) ausgezeichnet worden.

Gemeinsam mit den beiden Tochtergesellschaften ABG und ORD nutzt die VHH den On Demand-Verkehr konsequent zur Gewinnung von Fachkräften im Fahrdienst.

II.2.14 IT

hvv Prepaid Card

Unter der Projektleitung der VHH wurde im Hamburger Verkehrsverbund die hvv Prepaid Card eingeführt. Mit der hvv Prepaid Card wird erstmalig im hvv das Account Based Ticketing realisiert. Seit Einführung zum 03.06.2023 kann mit der Prepaid Card in den Bussen von VHH und HOCHBAHN bezahlt werden. Die Kommunikationskampagne fand im Jahr 2023 in drei Schritten statt:

- Ab 3. Juli Information in den Bussen und Bewerben in allen Verkaufsstellen
- Ab 1. September (nach den Sommerferien) Werbung über diverse Kanäle
- Ende November intensive Information zur Abschaffung des Barverkaufs in den Bussen von VHH und HOCHBAHN mit dem Ziel, alle barzahlenden Kund*innen in das Deutschlandticket/die digitalen Vertriebswege des hvv/die hvv Prepaid Card zu lenken.

Die dargestellten Maßnahmen waren die Basis für die Abschaffung des Barverkaufs in den Bussen der VHH und HOCHBAHN auf dem Hamburger Stadtgebiet, der zum 1. Januar 2024 erfolgte.

Assistenz-App für hör- und seheingeschränkte Fahrgäste

Unter der Projektleitung der VHH wird eine Assistenz-App für hör- und seheingeschränkte Menschen entwickelt (Teilprojekt des Projektes „Auf dem Weg zum Hamburg-Takt“). In einem agilen Prozess unter engster Einbindung von Menschen mit eingeschränktem Hör- oder Sehvermögen wurden die größten Barrieren bei der Nutzung eines Busses identifiziert und Lösungsansätze für deren Überwindung entwickelt. Im Rahmen der Design-Thinking-Studie, die am 15.12.2022 startete, wurde der erste Prototyp, ein Click-Dummy, erstellt. Texte, Bilder und Grafiken sind hier als visuelle Elemente angelegt und simulieren App-Screens. Der Fokus liegt auf die Anordnung der Elemente auf dem Bildschirm und die einhergehende User Experience (UX). Mit diesem Click-Dummy wird der zweite Semi-Echtbetrieb erfolgen. Bei Bedarf werden Verbesserungen vorgenommen und erneut getestet. Diese Design-Thinking-Studie wurde im Juli beendet, um dann die Ausschreibung der App-Entwicklung zu starten, bei der es in der ersten Phase 18 interessierte Anbieter gab, ein großer Erfolg. Der Zeitplan sieht vor, dass die App mit ersten Funktionen im Juni 2024 produktiv geht und im weiteren Verlauf ergänzt und optimiert wird.

Verbesserte Fahrgastinformation durch neue Störungs-manager*innen

Mit der Einführung eines neuen ITCS bei der VHH wurde das Projekt „Fokus Fahrgast“ zur Verbesserung der Fahrgastinformation aufgesetzt. Im Verlauf des Projektes zeigte sich schnell, dass die Fahrgastinformation im Normalfall gut funktioniert. Bei Störungen liegt der Fokus der Disponent*innen jedoch klar auf der Störungsbehebung. Das heißt je komplexer die Störung ist, desto schlechter die Fahrgastinformation. Im Rahmen des Projekts wurden die für die Störungsinformation relevanten Prozesse und Betriebsfälle analysiert und Verbesserungsmaßnahmen definiert. Ziel war dabei eine einheitliche, leicht verständliche Störungskommunikation für alle Informationskanäle.

Bisherige Ergebnisse:

- Einführung der neuen Rolle „Störungsmanager*in“ (24/7) mit Verantwortung für Fahrgastinformation im Störfall
- Einheitliche Störungstexte für alle wesentlichen Betriebsfälle
- Bewilligte Anträge der VHH im hvv Ausschuss für Betriebswirtschaft (ASB):
 - Mandat zur verbundweiten Abstimmung von Störungstexten
 - Budgeterhöhung im hvv ZVU zur Vorbereitung der Automatisierung (Schnittstellen)

Störungstexte sollen im ersten Schritt durch die Störungsmanager*innen ab Januar 2024 eingesetzt werden. Künftig soll die Fahrgastinformation im Störfall durch weitere Entwicklungsschritte im VHH-ITCS automatisiert werden. Dadurch können zusätzliche Informationskanäle eingebunden und automatisch bespielt werden z. B. Fahrgast-TV, Ansagen im Bus (2-Sinne-Prinzip) und die Assistenz-App für Seh- und Hörbeeinträchtigte.

II.3 Lage

II.3.1 Ertragslage

Ausgewählte Ergebnisdaten

Ergebnisstruktur in TEUR	IST 2023	IST 2022	Abs.	Rel.
Umsatzerlöse	158.432	132.058	26.374	20%
Materialaufwand	-90.560	-75.134	-15.425	-21%
Personalaufwand	-118.755	-111.751	-7.004	-6%
übrige Erträge / Auswendungen	-17.441	1.983	-19.424	-980%
EBITDA	-68.323	-52.843	-15.480	-29%
Abschreibungen	-24.964	-19.511	-5.453	-28%
EBIT	-93.287	-72.355	-20.933	-29%
Beteiligungs- /Finanzergebnis	-69	-2.137	2.068	97%
Gesamtergebnis / Verlustübernahme	-93.357	-74.492	-18.865	-25%

Der Anstieg der Umsatzerlöse um 26,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr resultiert hauptsächlich aus höheren Linieinnahmen durch die gestiegene Fahrgastzahlen. Die im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket erhaltenen Ausgleichszahlungen übersteigen ebenfalls das Kompensationsniveau 2022 für das 9-Euro-Ticket um insgesamt 2,5 Mio. EUR. Bei den Umsätzen aus den Verkehrsverträgen wurde ein Anstieg von 2,1 Mio. EUR durch die Leistungsausweitungen in den Umlandkreisen Pinneberg und Segeberg sowie mit der Betriebsaufnahme der Stadtverkehre Bargtheide, Henstedt-Ulzburg und Schwarzenbek realisiert. Ferner sind aufgrund einer deutlich höheren Leistungserbringung für die HOCHBAHN die Einnahmen aus den Auftragsfahrten um insgesamt 3,6 Mio. EUR gestiegen. Die Umsatzerlöse aus Vorjahren steigen um 2,8 Mio. EUR durch höhere Linieinnahmen aus Vorjahren sowie die im Berichtsjahr erhaltene Prämie aus dem Treibhausgasquotenhandel für das Jahr 2022.

Der Materialaufwand ist gegenüber dem Jahr 2022 um 15,4 Mio. EUR gestiegen. Zu rund einem Drittel bezieht sich der Anstieg auf die höheren Aufwendungen für die angemietete Busbetriebsleistung. Der Grund hierfür liegt in einer weiteren Leistungsausweitung im Berichtsjahr, die infolge fehlender Fahrpersonale anteilig durch Subunternehmen gefahren werden musste. Eine weitere wesentliche Steigerung besteht bei den Aufwendungen für den Fahrzeug-Strom, was mit der zunehmenden Elektrifizierung der Busflotte zusammenhängt. Dieser Anstieg wurde anteilig durch die geringeren Aufwendungen für die konventionellen Treibstoffe kompensiert. Des Weiteren sind im Berichtsjahr die Aufwendungen für Ersatzteile um 3,6 Mio. EUR und für die Fremdinstandhaltung um 2,8 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg dieser Aufwendung beruht

im Wesentlichen auf der Ersatzteilbeschaffung für die Busflotte durch eine höheren Instandhaltungsbedarf und dem Einsatz externer Dienstleistenden aufgrund fehlender eigener Werkstattkapazitäten.

Die Erhöhung des Personalaufwandes um 7,0 Mio. EUR ist hauptsächlich mit der Anhebung der Tabellenentgelte um +1,8% zum 01. Januar 2023 sowie um +9,7% zum 01. Juli 2023 verbunden. Die Höhe der Inflations- und Anwesenheitsprämien im Berichtsjahr übersteigt ebenfalls das Vorjahresniveau. Während die Inflationsausgleichsprämie im Jahr 2022 bei 600 EUR für die Vollzeitbeschäftigten lag, betrug diese im Berichtsjahr 1.200 EUR. Die quartalsweise ausgezahlte Anwesenheitsprämie wurde zum Ende des Vorjahres eingeführt. Demnach lag die maximale Höhe für die Vollzeitbeschäftigten im Jahr 2022 für ein Quartal bei 300 EUR und im Jahr 2023 bei 1.200 EUR. Des Weiteren konnte im Berichtsjahr der Personalbestand mit der Besetzung von 108 offenen Stellen (Vollzeitäquivalente) erneut ausgebaut werden. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge sind hingegen in einem um 8,5 Mio. EUR geringeren Umfang gegenüber dem Vorjahr angefallen. Dies hängt damit zusammen, dass im Jahr 2022 inflationsbedingt eine werthaltige Zuführung zu den Pensionsrückstellungen vorgenommen wurde, was im Berichtsjahr nicht notwendig war.

Die übrigen Erträge und Aufwendungen liegen in Summe um 19,4 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert. Die sonstigen betrieblichen Erträge sind um insgesamt 9,5 Mio. EUR zurück gegangen. Der Hauptgrund hierfür besteht darin, dass im Jahr 2022 bei den sonstigen betrieblichen Erträgen die Ausgleichszahlungen für die Covid-19 bedingten Mindereinnahmen in Höhe von 13,0 Mio. EUR erfasst wurden. Dieser Buchungsposten ist im Berichtsjahr auf 1,7 Mio. EUR zurück gegangen. Ferner sind im Geschäftsjahr 2023 die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um insgesamt 9,6 Mio. EUR gestiegen. Ursächlich hierfür sind die Bildung von Rückstellungen für die Drohverluste in den Netzen OD1, OD3 und RZ 1-4 sowie die im Berichtsjahr gestiegenen Aufwendungen für Weiterbildung, Versicherungsprämien und Dienstleistungen.

Die Abschreibungen sind im Jahr 2023 um 5,5 Mio. EUR auf 25,0 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Teilaktivierung des ITCS und Vertriebssystems zum Ende des Jahres 2022 sowie auf den weiteren Aufbau der E-Busflotte zurückzuführen. Ferner ist im Berichtsjahr aufgrund der mangelhaften Infrastrukturanlagen des Herstellers EKOENERGETYKA – Polska S.A. eine Sonderabschreibung in Höhe von 2,2 Mio. Euro vorgenommen worden.

Das Beteiligungs-/Finanzergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Mio. EUR. Dies bezieht sich anteilig auf geringere Zinsaufwendungen, die aus der Abzinsung der langfristigen Verpflichtungen resultieren. Eine weitere Ursache liegt in dem Ergebnis des RRH, der mit einem Jahresüberschuss von 1,0 Mio. EUR (VJ 104 TEUR) zu der Verbesserung des Beteiligungsergebnisses beiträgt.

Das Geschäftsjahr 2023 schließt, unter Einbeziehung der Ergebnisse der Tochtergesellschaften, mit einem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme in Höhe von -93,4 Mio. EUR (VJ -74,5 Mio. EUR) ab. Der Kostendeckungsgrad für 2023 liegt auf Basis des vorgenannten Ergebnisses bei 64,7% (VJ 67,2%).

Im Hinblick auf die Prognose des letzten Jahres wurden die Erlöse von 149,2 Mio. EUR durch die höhere Fahrgastzahl übertroffen. Das geplante EBIT von -93,5 Mio. EUR wurde im Geschäftsjahr wie erwartet eingehalten.

II.3.2 Vermögens- und Finanzlage

Ausgewählte Bilanzdaten

	2023		Vorjahr		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
VERMÖGEN						
Mittel- und langfristig gebundenes Vermögen	232.937	84,0	186.709	75,4	46.228	24,8
Kurzfristig gebundenes Vermögen	44.478	16,0	60.921	24,6	-16.443	-27,0
Bilanzsumme	277.415	100	247.630	100	29.785	12,0
KAPITAL und SCHULDEN						
Eigenkapital	24.218	8,7	24.218	9,8	0	0,0
Mittel und langfristiges Fremdkapital	207.374	74,8	191.617	77,4	15.757	8,2
Kurzfristiges Fremdkapital	45.823	16,5	31.795	12,8	14.028	44,1
Bilanzsumme	277.415	100	247.630	100	29.785	12,0

II.3.3 Mittel und langfristig gebundenes Vermögen

Im Jahr 2023 erhöhte sich das Anlagevermögen um 46,2 Mio. EUR. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung von Fahrzeugen für den Personenverkehr. Ferner wurde in dem Bereich E-Mobilität in Form von Ladeinfrastruktur inkl. Abstellflächen auf den Betriebshöfen Billbrook und Bergedorf investiert.

II.3.4 Kurzfristig gebundenes Vermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände nahmen um 10,9 Mio. EUR ab. Aufgrund von höheren Kassenausgleichsforderungen im hvv erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 5,8 Mio. EUR. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen verringerten sich um 9,9 Mio. EUR. Im Gegensatz zum Vorjahr weist die VHH Forderungen gegen die HOCHBAHN in Höhe von 1,3 Mio. EUR aus. Gegenüber der HGv besteht dagegen für 2023 eine Verbindlichkeit. Die Forderungen gegen die Freie und

Hansestadt Hamburg verringerten sich um 9,0 Mio. EUR auf 12,7 Mio. EUR. Dies resultiert im Wesentlichen aus geringeren Forderungen aus der Covid-19-Finanzierungshilfe, sowie Ausgleichszahlungen für das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket und für das Deutschlandticket. Die sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich um 2,2 Mio. EUR. Dies resultiert im Wesentlichen aus einem Fördermittelabruf beim Bundesamt für Logistik und Mobilität für das Projekt ahoi.

Das hohe Guthaben bei Kreditinstituten verringerte sich um 6,0 Mio. EUR auf 1,0 Mio. EUR. Im Vorjahr kam es zum Jahresende zu Zahlungen der Bundeskasse Halle über Fördergelder in entsprechender Höhe.

II.3.5 Mittel- und langfristiges Fremdkapital

Der Sonderposten für Investitionszuweisungen und –zuschüsse erhöhte sich um 24,9 Mio. EUR. Dies resultiert im Wesentlichen aus Fördermitteln für die Beschaffung von

E-Fahrzeugen für den Personenverkehr und für den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen reduzierten sich um 0,2 Mio. EUR und die übrigen lang- und mittelfristigen Rückstellungen im Personalbereich um

0,3 Mio. EUR. Gegenläufig wirkt sich der Anstieg der Rückstellung für künftige Umlageverpflichtungen für die Haftpflichtversicherung in Höhe von 0,2 Mio. EUR aus.

Tilgungen der bestehenden Kredite wurden unterjährig in einer Gesamthöhe von 8,8 Mio. EUR getätigt. Die Kredite haben Laufzeiten bis Ende 2029 bzw. 2031.

II.3.6 Kurzfristiges Fremdkapital

Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen erhöhten sich um 5,5 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf die erstmalig gebildete Rückstellung für drohende Verluste für Verkehrsvertragsleistungen für Umlandgebiete zurückzuführen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 8,5 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen aus dem Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 7,8 Mio. EUR begründet. Im Gegensatz zum Vorjahr wird eine Verbindlichkeit gegenüber der HGV ausgewiesen. Das Cash-Pool-Konto weist zum 31.12.23 einen Stand in Höhe von –13,8 Mio. EUR (Vorjahr -12,6 Mio. EUR) aus. Gegenläufig wirkte sich der höhere Verlustausgleich aus.

II.3.7 Eigenkapital

Die Eigenkapitalquote erreicht einen Wert von 8,8% (VJ: 9,8%). Die Vermögens- und Finanzlage ist geordnet. Die Zahlungsfähigkeit war aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der HGV jederzeit gegeben.

II.3.8 Kapitalflussrechnung

Der Cashflow aus der lfd. Geschäftstätigkeit 2023 entspricht in seiner Höhe der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Vereinfachend wurden die Zinsaufwendungen, die überwiegend aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen resultieren, als zahlungswirksam behandelt. Insgesamt ist der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit in Summe gestiegen. Dies ist auf einem im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Mittelabfluss für Investitionen und einem geringeren Mittelzufluss aus Anlagenabgängen zurückzuführen.

Die Veränderung im Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme Restzahlung der HGV für die Verlustübernahme 2022, sowie der erhöhten unterjährigen Abschlagszahlungen für die Verlustübernahme 2023. Zudem erfolgte im Geschäftsjahr ein höherer Zufluss von Fördergeldern.

	2023	2022
	TEUR	TEUR
Cashflow Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-61.438	-49.825
Cashflow Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-71.472	-40.554
Cashflow Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	125.662	75.982
Veränderung Finanzmittelfonds	-7.248	-14.397
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	-12.553	-5.305

III. Chancen- und Risikobericht

III.1 Grundlagen der Risikomanagementsystems

Die VHH erstellt jährlich einen Risikobericht, um mögliche Abweichungen zur Planung und der zugrundeliegenden Prämissen sowie der mittelfristigen Planung frühzeitig zu erkennen und gegensteuern zu können. Er basiert auf den Anforderungen an ein Risikomanagement abgeleitet aus dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich und im Rahmen des HCGK. Die Risiken werden im Bericht erfasst und bewertet, sodass Maßnahmen zur Begrenzung der Auswirkung entwickelt werden können. Veränderungen von Chancen und Risiken sowie daraus resultierende Auswirkungen und Maßnahmen werden regelmäßig in Unternehmensleitungs- und Führungskreissitzungen analysiert und entsprechende Maßnahmen zur Chancennutzung bzw. Risikobegrenzung eingeleitet.

In der Risiken- und Chancenbetrachtung der Jahre 2024 ff. zeigen sich zwar auch noch Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, die Folgen des Krieges in der Ukraine haben sich jedoch zu einer weltweiten wirtschaftlichen Krise entwickelt und Deutschland könnte tiefer in eine Rezession rutschen. Die geopolitische

Lage wird zudem durch die angespannte Lage in Nahost tangiert. Die Inflation bleibt nach wie vor ein zentrales Problem, die schwierige fiskalpolitische Situation drückt sich in Haushaltskompromissen der öffentlichen Hand aus. Für die VHH ergeben sich die dominierenden Risiken aus den sich auf breiter Ebene verknappenden Ressourcen und insbesondere im Personalbereich. Der Ergebnisverlauf für 2023 und die Planung für 2024 spiegeln dies wider.

Die zentralen Chancen ergeben sich aus der Entwicklung hin zur E-Mobilität und den damit verbundenen Einsatz von emissionsfreien Antrieben, sowie aus der Einführung des Deutschlandtickets.

III.2 Risikobericht

III.2.1 Risiko Ergebnisentwicklung

Die Fahrgastnachfrage und -erlöse waren seit 2020 durch die Corona-Pandemie stark belastet und erholten sich im Laufe der Jahre 2022 und 2023 deutlich. Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 stieg die Fahrgastnachfrage sogar über das „Vor-Corona-Niveau“ (2019) hinaus. Die niedrige Preispositionierung des Deutschlandtickets führte bei steigender Nachfrage zu deutlichen Reduzierungen der Fahrgelderlöse, wodurch die wirtschaftliche Abhängigkeit der VHH von öffentlichen Zuschüssen bzw. der nachgelagerten Finanzierung über den Verlustausgleich durch die HGV deutlich gestiegen ist. Dies stellt potenziell ein Risiko dar, sofern Haushaltsmittel oder die Finanzlage der HGV eine solche Finanzierung nicht mehr im bisherigen Umfang zulassen.

Neben den Risiken auf der Erlösseite, muss sich das Unternehmen mit inflationsbedingten Preissteigerungen für den gesamten Energie- und Personalbereich auseinandersetzen.

Die VHH sieht sich auf annähernd allen Ebenen einer Verknappung von Ressourcen gegenüber. So bleibt die Bewältigung des Fachkräftemangels die wesentliche Herausforderung für die Weiterentwicklung und Zielerreichung des Unternehmens. Die umgesetzten Maßnahmen zur Personalgewinnung weisen zwar Fortschritte in diesem Sektor auf, dennoch verbleibt eine gewisse Abhängigkeit von Subunternehmern, um die volle Betriebsbereitschaft sicherzustellen. Die neue E-Bus-Technologie reicht in ihrer Zuverlässigkeit noch nicht an die über Jahrzehnte ausgereiften dieselbetriebenen Busse heran. Bis zur absoluten Serienreife der E-Busse sind die Fahrzeughersteller dazu angehalten, diese neue Technologie deutlich zu optimieren und weiterzuentwickeln. Der Aufbau der Infrastruktur für die Ladung, Wartung und Instandhaltung sowie die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur konnte der Erweiterung der Busflotte nicht im gleichen Tempo folgen. Die Bauabteilung der VHH arbeitet unter Hochdruck am Aufbau weiterer und der Modernisierung von vorhandenen Werkstattkapazitäten.

Die finanziellen Ressourcen der VHH werden durch die Begrenzung der Verlustabdeckung seitens der Gesellschafter und vermutlich durch die Folgewirkungen des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes zur kommunalen Finanzierung zu Einschränkungen in der wirtschaftlichen Entscheidungsfreiheit des Unternehmens führen.

Die VHH-Geschäftsführung sieht unter den gegebenen Rahmenbedingungen das hohe Risiko, dass sich die Verluste in der mittelfristigen Finanzplanung des Unternehmens für die Jahre 2024–2026 tendenziell erhöhen und prüft daher, in enger Abstimmung mit Aufsichtsrat, Gesellschaftern, Behörden und Belegschaftsvertreter*innen, welche Möglichkeiten und Maßnahmen zur Verlustreduzierung ergriffen werden können. Dabei wird immer abzuwägen und zu bedenken sein, dass das verkehrspolitisch Wünschenswerte mit dem finanziell Machbaren in Einklang zu bringen ist.

III.2.2 Risiko aus Personalbeschaffung

Die Ausweitung der Verkehre sowie die natürliche Fluktuation erhöhen den Bedarf an qualifiziertem sowie gut ausgebildetem Fachpersonal in allen Bereichen der VHH. Die Entwicklung des Arbeitsmarktes und der Fachkräftemangel belasten die Personalbeschaffung sehr stark. Festzustellen ist, dass sich die VHH in einem Arbeitnehmermarkt in Konkurrenz zu anderen Arbeitgebern befindet. Der Druck auf den Arbeitsmarkt wird durch die hohe Inflation und deren finanziellen Auswirkungen auf alle Mitarbeitenden massiv verstärkt. Die gegenwärtige Marktsituation erhöht nicht nur den Druck auf die Personalbeschaffung, sondern erweitert sich auch immer mehr auf die Personalbindung.

Insgesamt besteht das Risiko fort, dass in Kombination von Fluktuation, engem Arbeitsmarkt und eher steigendem bestellten Verkehrsangebot einzelne Verkehre nicht stabil bedient werden können. Um diesen Trends entgegenzuwirken, investiert die VHH seit Jahren in die Gewinnung und Ausbildung junger Menschen, die am Anfang ihres beruflichen Weges stehen. Gestützt wird diese Maßnahme durch ein professionelles Personal-Recruiting, eine eigene Fahrschule und marketinggestützte Außendarstellung der VHH als attraktive Arbeitgeberin.

III.2.3 Risiko aus Verkehrsverträgen

Mit der Sicherung von Bestandsleistungen aus der Direktvergabe von Verkehrsleistungen erhöhte sich die Planungssicherheit, die durch Auslaufen der Verkehrsverträge beginnend ab 2024 sukzessive abnehmen wird. Im Berichtsjahr konnte der Ende 2024 auslaufende Verkehrsvertrag (OD1) erfolgreich vorzeitig verhandelt werden, der letzte Vertrag läuft im Jahr 2027 aus. Da sich die VHH daran messen lassen muss, die Verkehrsleistungen zu angemessenen Kosten zu erbringen, wird die VHH weiterhin in einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess Maßnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens entwickeln und umsetzen. Maßnahmen zur wirtschaftlichen Optimierung erfolgen u. a. durch das harte Ringen um günstige Beschaffungspreise für Omnibusse, weitere Effektivitätssteigerungen im Betrieb sowie mittelfristig durch die Erzielung von Einsparungen über eine zunehmende Digitalisierung.

Sämtliche Bestandsverträge drohen aufgrund der enormen inflatorischen Kostensteigerungen der letzten Jahre wirtschaftlich defizitär zu werden. Im Abschluss 2023 musste hierfür bereits eine Drohverlustrückstellung für einige Verträge gebildet werden.

III.2.4 Risiko aus alternativen Bedienungsformen

Als Risiko für den traditionellen ÖPNV können sich alternative Bedienungsformen erweisen, die massiv auf den Markt drängen. Sollten die Bürgerinnen und Bürger die neuen Angebote wie von den Betreibern erhofft annehmen, könnte dies gerade in den schwächer nachgefragten Gebieten zu einem weiteren Rückgang der Auslastung im Linienverkehr führen. Die VHH setzt mittlerweile u.a. auf eigene On Demand-Angebote, um auf diesem Geschäftsfeld Erfahrungen zu sammeln und sie in ihr Kerngeschäft zu integrieren.

III.2.5 Verschuldungsrisiko aus den Pensionsverpflichtungen

Im Themenkomplex der Altersversorgung werden zum Jahresende 2023 sowie für die Folgejahre 2024-2028 weitere Zunahmen des Rechnungszinssatzes prognostiziert. Künftig wird mit geringeren Zuführungen wegen der aktuell erwarteten Zinsentwicklung gerechnet. Durch die anhaltend hohe Inflation bleibt ein weiterer Faktor zu berücksichtigen, nämlich die Anpassung der laufenden Renten gemäß § 16 BetrAVG, die ihre Ausprägung im VHH-Tarifvertrag für die Altersversorgung findet. Danach sind laufende Renten und Festbeträge an den aktuellen Index für die Verbraucherpreise anzupassen. Tendenziell wird daraus eine zusätzliche Ergebnisbelastung entstehen. Für Mitarbeitende, die nach 1992 in die VHH eingetreten sind, greift die Altersversorgung über die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen (PKDES). Aktuell erscheint das Risiko künftig erneut zu leistender Arbeitgebersanierungsbeiträge hier eher gering, ist aber bei steigenden Renten ebenfalls nicht auszuschließen.

III.2.6 Investitions-/Infrastrukturrisiko

Es besteht die politische Vorgabe, ab 2030 nur noch emissionsfreie Busse einzusetzen. Zusätzlich wird der Einsatz von mehr umweltschonenden Fahrzeugen durch die Umsetzung der Clean-Vehicle-Richtlinie (CVD) der EU in das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz in Deutschland gefordert. Dies zieht in der Einführungs- und Aufbauphase der Infrastruktur erhebliche Investitionen nach sich. So notwendig und sinnvoll diese Umstellung vor dem Hintergrund des Umweltschutzes ist, so kapitalintensiv zeigt sie sich in der Umsetzungsphase (Grundstücke, Ladeinfrastruktur, Elektrobusse). Diese Investitionen werden, trotz Gegenrechnung von Fördermitteln, die Abschreibungen erheblich steigen lassen und bedingen allein aus den gestiegenen Investitionsvolumen mehr Risiken. Des Weiteren ist der Treibstoff Strom und der Unterhaltungsbedarf im laufenden Betrieb deutlich teurer als für die bislang genutzten Beförderungsmittel.

Bei der laufenden Umstellung des Betriebs auf Elektromobilität zeigen sich immer größere Schwierigkeiten in der Umsetzung: Etwa im Hinblick auf die Serientauglichkeit von E-Bussen was die Zuverlässigkeit und die von den Herstellern versprochenen Verfügbarkeiten betrifft. Nach wie vor ist die Erstellung der notwendigen Infrastruktur als lösbar zu bezeichnen, jedoch immer noch mit Unwägbarkeiten verbunden. Die Bereitstellung notwendiger Flächen für den E-Busbetrieb ist noch nicht an allen Betriebsstandorten gelungen. Die Modernisierung und Umrüstung auf klimaschonende Busflotten geht republikweit voran. Insbesondere durch die Förderung von Bussen mit Elektro- und Brennstoffzellen-Antrieben und von Ladeinfrastruktur wurde das

Investitionsrisiko in die neu zu etablierende Technologie anteilig gesenkt. Am 09. September 2021 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium einen Aufruf zur Förderung von Kraftomnibussen mit emissionsfreien Antrieben inkl. Ladeinfrastruktur. Der Förderzeitraum datiert von Januar 2022 bis Juni 2025. Das bundesweite Fördervolumen beträgt 1,25 Mrd. EUR. Die VHH hat sich um Fördermittel von bis zu 59,6 Mio. EUR beworben. Mit Bescheiden vom 15.12.2021 wurden diese Fördermittel gewährt. Die genehmigten Fördermittel der VHH für die Umsetzung der E-Mobilität sind bis Mitte 2025 bei den Fördergebern abzurufen. Inwieweit weitere Förderprogramme für den zukünftigen Aufbau der E-Mobilität seitens der Bundesregierung aufgelegt werden, ist derzeit nicht einschätzbar. Mit dem Erreichen der endgültigen Serientauglichkeit der E-Busse wird nach hiesiger Einschätzung auch die Wirtschaftlichkeit des E-Buseinsatzes deutlich ansteigen. Mittel-/langfristig werden Ergebnisverbesserungen aus dem Betrieb der E-Busse erwartet. Die Entwicklung bei den Wasserstoffbussen bleibt abzuwarten. In seinem Koalitionsvertrag hat der Hamburger Senat aufgezeigt, dass Hamburg den ÖPNV weiter stärken und ausbauen will.

III.2.7 Rechtsrisiko/ Risiken aus Bauvorhaben

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen für die VHH weiterhin größere Rechtsstreitigkeiten.

a) ZOB Bergedorf

Wie in den letzten Jahren liegt ein wesentliches Risiko aus Bauvorhaben im ZOB Bergedorf. Nach derzeitiger Einschätzung wird davon ausgegangen, dass das Gesamtbudget von 44,1 Mio. EUR voraussichtlich nicht überschritten wird.

Die VHH hat aufgrund von Ausführungs- und Planungsmängeln sowie wegen Überzahlungen bzw. Werklohnforderungen rechtliche Auseinandersetzungen mit einer Reihe von Projektbeteiligten, Planungsbüros und Gewerken. Zum Teil wurden diese bei der Bauversicherung eingereicht und von dieser reguliert. Allerdings deckt die Versicherung nur bestimmte Schäden ab. Weitere streitige Forderungen und Gegenforderungen werden zurzeit außergerichtlich und gerichtlich verhandelt. Der Sachstand zu Forderungen, Gegenforderungen und notwendige Sanierungsmaßnahmen am ZOB wird im separat aufgestellten Risikobericht ausführlich beschrieben.

b) Bauvorhaben Schenefeld

Mit der Stadt Schenefeld zeichnet sich eine Einigung hinsichtlich des Ausbaus des Betriebshofes Schenefeld ab. Eine formale Einigung zur Fortführung der Planung des Betriebshofausbaus und eine Beilegung der Rechtsstreitigkeiten mit Sicherung der Rechtsposition der VHH ist jedoch noch umzusetzen. Entsprechend führt dies, wie bereits in den letzten Berichten erläutert, zu einem weiteren Bauverzug und damit verbunden zu einem Anstieg der Bauverzugskosten.

III.3 Chancenbericht

III.3.1 Ökologische Chancen aus dem Einsatz der E-Mobilität und der weiteren Entwicklung von emissionsfreien Antrieben

Die Hansestadt Hamburg hat bereits frühzeitig auf die Zeichen der Zeit reagiert und der Senat der FHH erklärte in seinem Regierungsprogramm vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes die Zukunftsorientierung des ÖPNV zu einem Schwerpunktthema. Die VHH ist aufgefordert, seit dem Jahr 2020 ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebene Busse für den Busverkehr in Hamburg zu beschaffen und damit die konventionell angetriebenen Busse auszutauschen.

Die VHH sieht sich dabei auch gewichtigen Herausforderungen ausgesetzt. Innerhalb der E-Mobilität ist der Einsatz von E-Bussen eine relativ junge Technologie, welche einem ständigen Optimierungsprozess unterliegt. Hinsichtlich der E-Busse stehen vor allem die technologiebezogenen Reichweitenbeschränkungen im Vordergrund. Durch gezieltes Umlauf- und Lademanagement, den Einsatz von innovativen digitalen Systemen und den aktiven Austausch mit der Herstellerseite versucht die VHH stetig, die Reichweiten der E-Busse für den Betrieb zu optimieren.

Zusätzlich ist für den erfolgreichen Einsatz der E-Busse der rechtzeitige und parallellaufende Ausbau der Ladeinfrastruktur unerlässlich. Hier kann die VHH durch den fortschreitenden Ausbau fortlaufend Know-how-Gewinne verzeichnen.

Eine weitere Herausforderung stellt die Einschätzung über die Marktreife alternativer Antriebstechnologien wie Wasserstoff oder Synthetic Fuels dar. Ab welchem Reifegrad diese für einen Busbetrieb einsatzfähig wären, ist zum jetzigen Zeitpunkt schwer abschätzbar. Die VHH behält diesbezüglich die aktuellen Entwicklungen im Blick und verfolgt den Fortschritt dieser Technologien. Die VHH leistet bereits einen Beitrag hinsichtlich der Reduktion der Schadstoffemission und der Lärmreduktion durch den Einsatz von E-Bussen und wird diesen Beitrag sukzessive ausbauen.

III.3.2 Chancen des ÖPNV aus der Modernisierung der Tariflandschaft durch das 9-Euro-Ticket/Deutschlandticket

Im Jahr 2023 lag die Nachfrage im gesamten hvv etwa 15 Prozent über der des Vorjahres. Dies liegt zum einen in einem kontinuierlichen Rückgang der Pandemieauswirkungen. Einen weiteren großen Einfluss hat die Einführung des Deutschlandtickets, welches seit Mai 2023 angeboten wird. Mit Einführung dieses Tarifs haben die Anzahl der Stammkund*innen und die Nachfrage in den Fahrzeugen deutlich zugenommen. Aufgrund des geringeren Preises im Vergleich zu anderen Zeitkarten werden die Fahrgeldeinnahmen abweichend von der Fahrgastnachfrage im Jahr 2024 sogar noch leicht zurückgehen. Da das Deutschlandticket im laufenden Jahr eingeführt wurde, wird ein Teil der Preissenkung erst im ersten vollen Kalenderjahr dessen Gültigkeit (2024) wirksam werden.

Hinsichtlich der Einnahmenaufteilung im hvv soll für die Folgejahre eine neue nachfrageorientierte Aufteilung gefunden werden, die die Gegebenheiten des Deutschlandtickets berücksichtigt. Die vom hvv geleitete Arbeitsgruppe EAV befasst sich mit diesem Thema und wird eine Beschlussempfehlung ausarbeiten. Die finanziellen Auswirkungen der Umstellung sind derzeit nicht exakt abzuschätzen.

IV. Prognosebericht

IV.1 Voraussichtliche gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Ausgehend von den Entwicklungen des vergangenen Jahres sprechen wesentliche Faktoren für eine Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage im laufenden Jahr: Die Inflation ist im Jahresverlauf 2023 deutlich zurückgegangen und lag im Januar 2024 bei 2,9%. Der Arbeitsmarkt ist bemerkenswert robust; die Zahl der Erwerbstätigen in Deutschland erreichte zuletzt mit über 46 Millionen Personen einen Höchststand. Die derzeit hohen nominalen Lohnzuwächse führen in Kombination mit nachlassender Inflation – nach den starken Verlusten 2022/23 – zu einem Zuwachs an realer Kaufkraft. Dies dürfte auch die Binnennachfrage stärken. Die Bundesregierung geht deshalb trotz der weiterhin schwierigen Rahmenbedingungen, etwa mit Blick auf die Weltwirtschaft, für das Jahr 2024 von einem leichten gesamtwirtschaftlichen Wachstum von 0,2% aus.

(Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) Jahresbericht Stand Februar 2024)

IV.2 Entwicklung Leistungsangebot und Fahrzeuge

Für das Jahr 2024 ist eine Leistungsausweitung von 0,6 Mio. Fahrplankilometern (1%) gegenüber dem Vorjahr geplant. Bei einer stagnierenden Leistung im Hamburger Linienverkehr wird die Erweiterung in den Umlandverkehren erwartet. Im Jahr 2024 werden 143 Elektrobusse in Betrieb genommen. Eine weitere spürbare Ausweitung des Leistungsangebots mit den entsprechenden Herausforderungen im Rahmen des Hamburg-Takts wurde im Jahr 2024 nicht umgesetzt und steht gegebenenfalls zum Fahrplanwechsel 2024/2025 an.

IV.3 Entwicklung Umsatz und Ergebnis

Das Ergebnis der Wirtschaftsplanung 2024 beträgt -99,8 Mio. EUR, was einer Erhöhung des Jahresfehlbetrages von 6,4 Mio. EUR im Vergleich zum Jahresergebnis 2023 entspricht.

Die Planung erfolgt basierend auf der wirtschaftlichen Einheit von VHH, ABG und ORD konsolidiert.

Prognose

	Ist 2023	Plan 2024	Erw. Entwicklung 2025
Erlöse	158,4 Mio. EUR	170,4 Mio. EUR	179,9 Mio. EUR
EBIT	-93,2 Mio. EUR	-97,7 Mio. EUR	-97,4 Mio. EUR
Kostendeckung	64,7%	63,29%	64,5%
Busse	785	856	-
Angestellte Konzern, gewichtet	2.192	2.457	-
Verlustübernahme durch HGV	93,4 Mio. EUR	99,8 Mio. EUR	100,0 Mio. EUR

Die Erlöse steigen in der Planung 2024 um 12,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr, was im Wesentlichen auf gestiegene Einnahmen durch Leistungssteigerung aus den Verkehrsverträgen und die geplante Kompensation des Umsatzes durch den Bund als Ausgleichszahlung für das Deutschlandticket zurückzuführen ist.

Eine Kompensation durch einen höheren Anteil aus dem Einnahme-Aufteilungspool des hvv ist nicht wahrscheinlich. Es besteht die Chance auf eine Ausgleichszahlung für die reduzierten Einnahmen aus dem Deutschlandticket von ca. 9 Mio. EUR, sofern die VHH im Jahr 2024 den vollen Einnahmenverlust für 12 Monate erstattet bekommen sollte.

Der Materialaufwand wird um ca. 1,6 Mio. EUR durch den höheren Strombedarf und durch den deutlich wachsenden Anteil an E-Fahrzeugen steigen.

Die geplante Erhöhung der Personalkosten von 14,4 Mio. EUR resultiert aus einem bereichsübergreifenden Personalaufbau sowie Erhöhungen aus Lohn- und Manteltarifverhandlungen.

Die geplanten steigenden Abschreibungen von ca. 6,4 Mio. EUR im Jahre 2024 liegen in den erwarteten Teilaktivierungen von Großprojekten und diversen Umbaumaßnahmen, die im Rahmen der Umrüstung der Betriebshöfe auf E-Mobilität durchgeführt werden. Zusätzlich wird die geplante Anschaffung von weiteren elektrisch und konventionell (für das Umland) angetriebenen Bussen – in Abhängigkeit des Zeitpunktes ihrer Inbetriebnahme – die Abschreibung entsprechend beeinflussen.

Die Position der sonstigen Aufwendungen nimmt gemäß der Planung um ca. 11,4 Mio. EUR gegenüber dem Ergebnis von 2023 ab. Unter anderem wurde in den Personalnebenkosten und den Sonstigen Dienstleistungen ein Rückgang von ca. 3,1 Mio. EUR budgetiert. Im Jahre 2023 wurden unter den sonst. Aufwendungen Rückstellungen u. a. für Buchverluste Rückbau Ladeinfrastruktur von ca. 3,4 Mio. EUR und Drohverluste aus der Ergebnisentwicklung der Verkehrsverträge von ca. 4,7 Mio. EUR gebucht, die im Jahr 2024 nicht erwartet werden.

Das Finanzergebnis verschlechtert sich um ca. 2 Mio. EUR aufgrund von Zinseffekten aus den vorliegenden Pensionsgutachten und steigenden Zinsaufwendungen aus der unterjährigen Kreditaufnahme.

Hamburg, 10. April 2024

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH



Dr. Lorenz Kasch
Geschäftsführer



Dr. Britta Oehrich
Geschäftsführerin