

vhh.mobility (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH), Hamburg Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

I. Grundlagen des Unternehmens

I.1 Angaben zur Gesellschaft

I.1.1 Gegenstand

vhh.mobility ist mit rund 2.500 Mitarbeitenden und über 800 Bussen an 17 Standorten die drittgrößte kommunale Busbetreiberin Deutschlands. Die Leistungserbringung findet in Hamburg und den vier schleswig-holsteinischen Umlandkreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg statt und erfüllt eine zentrale Scharnierfunktion im Stadt- und Regionalverkehr der Metropolregion Hamburg. vhh.mobility ist Treiberin der wichtigen Zukunftsthemen Elektromobilität und Digitale Mobilität. 2014 nahm vhh.mobility den ersten E-Bus Hamburgs in Betrieb, seit 2020 beschafft das Unternehmen für Hamburg ausschließlich Elektrobusse. vhh.mobility ist Vorreiterin bei digital bedarfsgesteuerten On Demand-Verkehren in Hamburg und Schleswig-Holstein und ist Betreiberin des innovativen On Demand-Services hvv hop. Oberste Zielsetzung ist die Sicherung und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung eines attraktiven ÖPNV in der Metropolregion Hamburg. Als kommunales Unternehmen mit Aufgabenträgern aus Hamburg und Schleswig-Holstein stellt vhh.mobility damit eine zentrale Größe in der Umsetzung und Erreichung der verkehrspolitischen Ziele unter Berücksichtigung der ökologischen und ökonomischen Vorgaben dar.

I.1.2 Gesellschafterin

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

I.1.3 Fahrtgebiet

vhh.mobility ist zur Erbringung ihrer Leistungen mit Direktvergaben für das Gebiet in Hamburg betraut. Die Verkehre im Umland wurden teilweise über Direktvergaben und teilweise über Ausschreibungen für die Dauer von zehn Jahren an vhh.mobility vergeben. Bis Ende 2027 laufen alle Verkehrsverträge aus und stehen zur Neuvergabe an. Diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge (öDA) werden im Rahmen von Direktvergaben mit den Aufgabenträgern bis 2027 verhandelt und sollen über einen Zeitraum von bis zu 15 Jahren abgeschlossen werden. Von der von vhh.mobility erbrachten Gesamtleistung, gemessen in Fahrplankilometern, entfallen nahezu 91% auf konzessionierte Linienverkehre. Die verbleibende Leistung wird als Auftragsleistung innerhalb des Verkehrsgebietes des Hamburger Verkehrsverbund (hvvh) erbracht.

I.2 Entsprechenserklärung Hamburger Corporate Governance Kodex

Die Geschäftsführung von vhh.mobility ist in ihren Handlungen im Einklang mit den Vorgaben des Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK). Die Inhalte des Kodexes tragen dazu bei, einen kontinuierlichen Prozess zur Verbesserung der Unternehmensführung in den hamburgischen öffentlichen Unternehmen anzustoßen, die Transparenz der hamburgischen öffentlichen Unternehmen zu erhöhen, einen Standard für das Zusammenwirken von Gesellschaftern, Aufsichtsorgan und Geschäftsführung festzulegen sowie in einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess einzutreten.

Die Anwendung der Inhalte wird jährlich von der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat bestätigt. Mögliche Ausnahmen werden einzeln aufgeführt. Die Entsprechenserklärung wird auf der Internetseite der VHH veröffentlicht.

I.3 Erklärung zur Unternehmensführung

vhh.mobility 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.

Zwei Mitarbeitende (f/m) wurden zu den Gleichstellungsbeauftragten von vhh.mobility ernannt und haben ihre Arbeit bereits aufgenommen. vhh.mobility hat den Gleichstellungsplan für die Jahre 2025 bis 2028 vorgelegt, der handlungsweisend ist.

Für den Frauenanteil wurden durch Aufsichtsratsbeschluss vom 25.09.2024 Zielgrößen für den Aufsichtsrat und für die Geschäftsführung von 50% für den Geltungszeitraum bis 31.12.2028 festgelegt. Im gleichen Aufsichtsratsbeschluss wurden für den gleichen Geltungszeitraum die durch die Geschäftsführung festgelegten Zielvorgaben für die erste Führungsebene (Prokurist*innen und Abteilungsleitenden) ein Frauenanteil von 20% und für die zweite Führungsebene (Team-, Werkstatt- und Gruppenleitende) ein Frauenanteil von 30% - vereinbart. Der Frauenanteil auf Ebene der Geschäftsführung und für den Aufsichtsrat beträgt 50% zum 31.12.2024. Auf der ersten Führungsebene liegt der Frauenanteil mit 14% und auf der zweiten Führungsebene mit 23% unter den vereinbarten Zielvorgaben aus der Aufsichtsratssitzung vom 25.09.2024. Der Anteil der Frauen zum 31.12.2024 beträgt in der VHH 16,66% (VJ 17,46%) und bezieht sich auf die Anzahl der Köpfe.

I.4 Unternehmensentwicklung

I.4.1 Vision, Mission, Werte

Bereits im Jahr 2023 hat vhh.mobility begonnen, die Vision, Mission und Werte für die Organisation im Führungskreis zu erarbeiten. Im Rahmen verschiedener Workshops wurden diese mit Unterstützung einer Beratung vertieft, finalisiert und in zwei Aufsichtsratssitzungen verabschiedet. Die Vision, Mission und Werte sollen handlungsleitend für Entscheidungen zur strategischen Ausrichtung der einzelnen Fachbereiche sein und Orientierung im Umgang miteinander geben. Im Jahr 2025 findet die Kommunikation innerhalb von vhh.mobility hierzu statt. Diese wird wesentlich geführt über Workshops, Arbeitsgruppen und Diskussionsforen.

I.4.2 vhh.mobility – ein neues Corporate Design

vhh.mobility – ehemals Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH – hat sich in den vergangenen Jahren stark gewandelt und ist heute mehr als ein traditionelles Busunternehmen. Ob E-Mobilität, On Demand-Verkehr oder autonome Mobilitätsangebote wie das Projekt ahoi: 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, als moderne und attraktive Arbeitgeberin wahrgenommen zu werden. Um den Markenauftritt an diesen Strukturwandel anzupassen, wurde unter den Namen vhh.mobility ein neues Corporate Design entwickelt.

Der neue Markenauftritt ist bunt, modern und spiegelt sowohl die Diversität der Belegschaft als auch der Fahrgäste wider. Der Wechsel zum neuen Auftritt mit dem neuen Logo wurde im Februar 2024 gestartet und im Laufe des Jahres 2024 sukzessive umgesetzt. Die neue Website [vhh.mobility | Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH](https://www.vhh.mobility) gibt einen umfassenden Überblick zum neuen Markenauftritt.

I.4.3 Gründung des LGBTQIA+ Netzwerks

„Um Vielfalt bei vhh.mobility ganzheitlich zu denken – über Herkunft und Nationalität hinaus – wurde ein LGBTQIA+ Netzwerk für Mitarbeitende ins Leben gerufen. Die Gruppe trifft sich selbstorganisiert alle zwei Wochen. Ziel ist es, eine inklusive und respektvolle Arbeitsumgebung für alle Mitarbeitenden zu fördern.“

I.4.4 Mitarbeitenden-Entwicklung: Qualifizierungsprogramm im Betrieb

vhh.mobility steht im intensiven Wettbewerb um Arbeitskräfte in allen Bereichen. Die Gewinnung und Ausbildung ist kosten- und zeitintensiv. Aus dem Grund wurde ein betriebliches Fortbildungsprogramm zum Gruppenleitenden aufgesetzt, um somit eine Perspektive für den Nachwuchs aufzuzeigen.

Gleichzeitig haben alle Führungskräfte auf Abteilungs- und Team- bzw. Gruppenleitenebene eine Schulung zum Thema „Führung und Selbstführung“ durchlaufen.

I.5 Umwelt und Nachhaltigkeit

I.5.1 Umweltschutz

vhh.mobility setzt ihre Unternehmensentwicklung im Bereich Ressourcen- und Umweltschutz weiterhin fort. Der Gedanke des Umweltschutzes mit seinen umfangreichen Facetten fließt in die unterschiedlichsten Entscheidungsfindungen, zum Beispiel bei Baumaßnahmen, bei Antrieben bis hin zu der Auswahl von Getränkeliieferanten ein.

Seit 2020 beschafft vhh.mobility für das Verkehrsgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge. Allein im vergangenen Jahr wurden 103 Elektrobusse angeschafft und die Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen entsprechend ausgebaut. Der Anteil der E-Busse am Gesamtfuhrpark beträgt 29,5% zum 31.12.24 (VJ 21,5%). vhh.mobility strebt an, nicht nur in Hamburg, sondern auch für die Umlandverkehre in den nächsten Jahren schadstoffarme und überwiegend emissionsfreie Fahrzeuge neu zu beschaffen. Dazu ist mit den Aufgabenträgern im Umland eine E-Busstrategie zu erarbeiten und deren Umsetzung abzustimmen.

Die Nachhaltigkeit im Umweltschutz wird durch das eingeführte Energiemanagement kontrolliert.

I.5.2 Nachhaltigkeit

Für vhh.mobility ist der Themenkomplex „Nachhaltigkeit“ eine strategische Ausrichtung. Ein ausführlicher Bericht zu den nachhaltigkeitsrelevanten Standards erfolgt im Rahmen der Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK).

Die erste Wesentlichkeitsanalyse stammt aus dem Jahr 2020. Eine zweite Wesentlichkeitsanalyse wurde im Jahr 2022 durchgeführt und eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse im Jahr 2024. Gleichzeitig befindet sich der Themenkomplex Nachhaltigkeit im Aufbau. Hier werden Themen wie Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), EU-Taxonomie, Lieferkettensorgfaltsgesetz, Klimastrategie angesiedelt und bearbeitet.

II. Wirtschaftsbericht

II.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

II.1.1 Politische Rahmenbedingungen

Unter dem Titel „Starke Basis“ hat sich der Hamburger Senat das Ziel gesetzt, den ÖPNV durch kürzere Fahrzeiten, dichtere Takte und die Erweiterung der Kapazitäten weiter auszubauen. So soll der wachsenden Bevölkerung ein attraktiver Nahverkehr angeboten werden können. Der 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% in 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)

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.

Im Rahmen dessen ist vhh.mobility seit dem Jahr 2020 angewiesen, ausschließlich emissionsfrei angetriebene Busse für den Busverkehr in Hamburg zu beschaffen und die konventionell angetriebenen Busse bis 2030 auszutauschen.

II.1.2 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Fahrgastnachfrage ist im Jahr 2024 nach Datenlage des hvv (gemäß hvv-Lagebericht 11/2024) in der Metropolregion Hamburg um rund 6% (ca. 63 Mio. Fahrgäste) gestiegen, die Fahrgeldeinnahmen sind dabei um rund 5% im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Das Deutschlandticket wird seit 1. Mai 2023 angeboten. Auswirkungen auf Nachfrage und Einnahmen sind daher in 2024 erstmalig auf das ganze Jahr zu verzeichnen.

Die bei vhh.mobility auf das Gebiet der Direktvergabe Hamburg entfallenden Einnahmeausfälle wurden als zusätzliche Wirtschaftshilfe gemäß der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2024 kompensiert. Die Verkehrsverträge im Bediengebiet Schleswig-Holstein sind Bruttoverträge, so dass Fahrgeldrückgänge für vhh.mobility dort nicht ergebniswirksam sind.

II.1.3 Branchenentwicklung

I Im Jahr 2024 konnten sich die Fahrgastzahlen nach den starken Rückgängen zu Beginn des Jahrzehnts in Folge der Covid-19-Pandemie weiter erholen. Die Nachfrage 2024 ist im bundesweiten Schnitt um 3,2% im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Werte aus dem Rekordjahr 2019 sind noch nicht wieder ganz erreicht. Insbesondere durch das zum 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket wurden viele neue Kund*innen gewonnen und Stammkund*innen zurückgewonnen. Rund 13,5 Millionen Menschen besitzen aktuell ein Deutschlandticket. Die Zukunft des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2026 ist weiterhin ungewiss.

II.1.4 Regionale Entwicklung

Auch beim ÖPNV in der Metropolregion Hamburg hat sich im Jahr 2024 die Nachfrage weiter erholt. Ausgehend von einem coronabedingt noch etwas niedrigerem Niveau von

1.042 Mio. Linienfahrgästen im Jahr 2023 sind die Fahrgastzahlen um circa 6% auf etwa 1.105 Mio. im Jahr 2024 gestiegen. Neben der allgemeinen Entspannung der pandemiebedingten Auswirkungen hat insbesondere das Deutschlandticket zu einer erhöhten Nachfrage geführt. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Deutschlandtickets wird im hvv für das Jahr 2025 von einer Steigerung der Fahrgäste um 2,5% ausgegangen. Die Einnahmen werden um voraussichtlich 14% steigen.

II.2 Geschäftsverlauf

II.2.1 Entwicklung des Verkehrsangebots

Das Verkehrsangebot im Geschäftsjahr 2024 war weitgehend konstant. In Teilen des ersten und zweiten Quartals wurde zur Stabilisierung des Betriebes das Angebot auf der MetroBus-Linie 3 auf den Abschnitt Kraftwerk Tiefstack – Stadionstraße beschränkt. Zahlreiche Baumaßnahmen führten zu notwendigen Umleitungen von Buslinien. In den schulbezogenen Verkehren im Umland gab es mehrere Anpassungen an die Unterrichtszeiten oder Nachfrage.

Zum Fahrplanwechsel am Jahresende konnte im Kreis Segeberg eine neue Linie 492 eingerichtet werden. Sie wird mit Kleinbussen im 20-Minuten-Takt betrieben und sorgt somit durch Erschließung des Glashütter Damm für eine verbesserte ÖPNV-Anbindung in der Stadt Norderstedt. Im Kreis Pinneberg wurde die Linie X95 über den Bahnhof. Pinneberg hinaus bis nach Elmshorn verlängert und verbessert somit die Anbindung der Gemeinden Kummerfeld und Seeth-Ekholt und schafft gleichzeitig eine umsteigefreie Verbindung zum Hamburg Airport.

In den Vier- und Marschlanden wurde im Zusammenhang mit der Eröffnung des neuen Schulstandorts in Kirchwerder am Teufelsort das Schulliniennetz neu strukturiert. Im Rahmen der Fahrplanung kam es zu mehreren nachfragebedingten Anpassungen des Fahrtenangebots auf bestehenden Linien.

Der als hvv hop vermarktete On Demand-Verkehr in Ahrensburg wurde zum Jahresende 2024 auf politischen Wunsch eingestellt. Eine Ausweitung des Angebots fand hingegen im Bereich Brunsbek zum Fahrplanwechsel statt.

Die internen und externen Planungen für die Umsetzungen von weiteren Maßnahmen im Zuge der „starken Basis“ des Hamburg-Takts schreiten voran.

Im Bereich des Schienenersatzverkehrs hat die Bauphase des mehrjährigen A1-Ersatzverkehrs erneut gewechselt. In der seit September 2024 geltenden dritten Bauphase verkehren nunmehr Ersatzbusse zwischen Hamburg-Burgwedel und Ellerau. Ergänzt werden sie dabei durch einen Schnellverkehr zwischen Quickborn und HH-Niendorf Markt. Bei einem Ersatzverkehr auf der Linie S2 für die S-Bahn im Herbst 2024 übernahm vhh.mobility ebenso die Koordination. Der Betrieb erfolgte aufgrund der guten Personallage durch Mitarbeitende von vhh.mobility und mit Unterstützung durch Subunternehmen.

II.2.2 Entwicklung der Fahrleistung

vhh.mobility fuhr im Jahr 2024 auf 221 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 45.425 Tsd. km, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 735 Tsd. km (ca. 2%) entspricht.

Im Bereich des konzessionierten Linienverkehrs für Hamburg erhöhte sich die Leistung gegenüber dem Vorjahr um 145 Tsd. km durch umfangreiche Umleitungen im Bedienungsgebiet. Die über Verkehrsverträge beauftragte Verkehrsleistung (konzessionierte Linienverkehre Schleswig-Holstein) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 920 Tsd. km durch zusätzliche Bestellungen in den Kreisen Pinneberg und Stormarn sowie durch die Übernahme der Linie X81 von der Autokraft GmbH im Kreis Herzogtum-Lauenburg.

Das Auftragsvolumen im Bereich der Verkehre auf fremden Konzessionen verringerte sich um 285 Tsd. km im Zuge der Beendigung von Leistungsübernahme für die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) auf der Linie 263, was teilweise durch die Übernahme von Leistung der Verkehrsgesellschaft Südholstein mbH im Kreis Stormarn kompensiert wurde.

In Tsd. Km	IST 2024	IST 2023	Abs.	Rel.
Konzessionierte Linienverkehre HH	24.408	24.263	145	1%
Konzessionierte Linienverkehre S.-H.	17.578	16.658	920	6%
Verkehre auf fremden Konzessionen	2.588	2.873	-285	-10%
Gelegenheitsverkehre	852	896	-45	-5%
Fahrplan-km	45.425	44.690	735	2%

II.2.3 Investitionen

vhh.mobility hat Anlagevermögen in Höhe von rd. 74,1 Mio. EUR aktiviert, das entsprechend der jeweiligen Nutzungsdauer abgeschrieben wird. Die aktivierten 74,1 Mio. EUR in den Bereichen des abschreibbaren Anlagevermögens teilen sich auf in direkte Investitionen von 57,4 Mio. EUR und 16,6 Mio. EUR durch die finale Abnahme von Anlagen im Bau.

II.2.4 Bauvorhaben Betriebshöfe

Die rd. 11,5 Mio. EUR aktivierten Investitionen betreffen das Umbauvorhaben der Ladeinfrastruktur am Standort Bergedorf mit rd. 11,2 Mio. EUR sowie den E-Betriebshof Billbrook mit rd. 0,3 Mio. EUR. Als Anlage im Bau wurden weitere rd. 3 Mio. EUR für die Ladeinfrastruktur in Bergedorf und rd. 1,7 Mio. EUR für den Neu-/Umbau am Standort Norderstedt erfasst.

II.2.5 Fahrzeuge für den Personenverkehr

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 lagen 801 Busse in der Verantwortung der technischen Leitung.

vhh.mobility Busbestand	IST 31.12.2024 Bilanz	Quote 2024	IST 31.12.2022 Bilanz	Quote 31.12.22	Abgänge	Zugänge
Diesel Kleinbus	31	3,9%	37	5%	6	
Diesel Solo	348	43,4%	361	52%		10
Diesel Gelenk	184	23%	200	29%		5
Diesel KOM	563	70,3%	598	86%	6	15
Hybrid Solo	2	0,2%	10	1%		
Emissionsarme KOM	2	0,2%	10	1%		
Elektro Kleinbus	16	2%	7	1%		11
Elektro Solo	134	16,7%	47	7%		63
Elektro Gelenk	86	10,8%	31	4%		9
Emissionsfreie KOM	236	29,5%	85	12%		83
KOM gesamt	801	100%	693	100%	6	98

Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte ist zum Ende des Jahres 2024 auf 7,2 Jahre

(VJ 7,9 Jahre) gesunken. Die Leistungsausweitung der letzten Jahre im Linien- und Schienenersatzverkehr sowie die nicht ausreichende Verfügbarkeit der E-Busse führen zu einer verzögerten Ausmusterung älterer Dieselbusse.

Im Berichtsjahr wurden 103 elektrisch angetriebene und sieben konventionell angetriebene Fahrzeuge (für die Verkehre in den schleswig-holsteinischen Umlandkreisen) verschiedener Hersteller und Fahrzeuggrößen von vhh.mobility in Betrieb genommen. 94 Fahrzeuge wurden im Berichtszeitraum ausgemustert.

In Summe wurden rd. 54,1 Mio. EUR aktiviert, wovon rd. 0,2 Mio. EUR auf die Fahrzeugausstattung entfielen.

II.2.6 Maschinen, maschinelle Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung

Von den rd. 8,2 Mio. EUR wurden rd. 3,2 Mio. EUR für den Themenbereich Intermodal Transport Control System (ITCS) und Prüf- und Verkaufs System (PVS) aktiviert. Weitere 0,8 Mio. EUR sind für das Projekt E-Disposition angefallen.

Für die Errichtung von Dacharbeitsplätzen in den Werkstätten Bergdorf und Schenefeld wurden 0,7 Mio. EUR aktiviert. Außerdem sind 0,4 Mio. EUR für Diagnosesätze und Lizenzen im Bereich der Werkstätten sowie 0,3 Mio. EUR für mobile Ladegeräte angefallen.

II.3 Mitarbeitende der Gesellschaft

II.3.1 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Bei vhh.mobility waren zum Stichtag 31.12.2024 in Summe 2.515 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (rd. 2.431 Vollzeitäquivalente; im Vorjahr rd. 2.174 Vollzeitäquivalente) beschäftigt (inkl. Geschäftsführung und ruhende Arbeitsverhältnisse). Die Aufstockung der Belegschaft resultiert zum einen aus der Leistungsrücknahme der Fremdvergabe und zum anderen aus der Übernahme der vhh.forward (vormals ORD)-Mitarbeitenden (Bussparte) zu vhh.mobility. Des Weiteren wurde schon im vierten Quartal 2024 Personal zur Ausbildung für das Geschäftsjahr 2025 eingestellt.

VHH 31.12.	IST 2024	IST 2023
Auszubildende	78	78
Vollzeitkräfte inkl. GF	2.145	1.927
Teilzeitkräfte	292	245
Mitarbeitende gesamt	2.515	2.250

II.3.2 Schulung für die Fahrdienstleistenden

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

II.3.3 Ausbildung

Für den Ausbildungsgang ab dem 1.08.2024 konnten 27 Auszubildende gewonnen werden. Zurzeit bildet vhh.mobility 78 Auszubildende in fünf verschiedenen Berufen aus.

II.3.4 Recruiting Fahrdienstmitarbeitende

Im zurückliegenden Geschäftsjahr stieg der Personalbedarf im Fahrbetrieb durch die demografische Entwicklung und Anpassungen im Manteltarifvertrag, in Form von gestiegenen Urlaubsansprüchen und Reduzierung maximaler Schichtlängen, weiter an.

Die Kooperation von vhh.mobility, der Bundesagentur für Arbeit (BA) und der Jobcenter (JC) wurde fortgeführt, um Quereinsteigende für die Fahrgastbeförderung zu gewinnen. Die Kosten für die Qualifizierung von Leistungsempfängern gemäß des SGBII/SGBIII (BA), sowie von Beschäftigten gemäß Qualifizierungschancengesetz (QCG) konnten nach §81 ff. SGBIII mittels Bildungsgutschein der BA getragen werden. Des Weiteren nutzte vhh.mobility im Jahr 2024 als eines der ersten Unternehmen bundesweit einen durch das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) ermöglichten Job-Berufssprachkurs (Job-BSK).

Neben dem stetig wachsenden Personalbedarf im Fahrdienst blieb die Rekrutierung von Fachkräften im technischen Berufsfeld der Werkstätten unverändert und äußerst herausfordernd. In einem Arbeitsmarkt, in dem die Bewerbenden die Wahl haben, sinkt zudem die Bereitschaft, sich dauerhaft an ein Arbeitsumfeld zu binden, das weder die gewünschten Gehälter noch flexible oder mobile Lebensmodelle unterstützt.“

In einem intensiven Wettbewerb um die besten Mitarbeitenden wurden im Geschäftsjahr 412 Fahrdienstmitarbeitende (ohne Aushilfen), 45 Mitarbeitende für die Verwaltung und 17 Kolleginnen und Kollegen für die Werkstatt/Technik eingestellt.

II.4 Projektentwicklung des Geschäftsjahres

II.4.1 Alternative Verkehrsformen

Netzentwicklung der On Demand-Verkehre

Die von vhh.mobility betriebenen On-Demand-Verkehre hvv hop haben sich verkehrlich weiter sehr erfolgreich entwickelt. Im Jahr 2024 haben rd. 400.000 Fahrgäste die Verkehre genutzt. Hiervon entfallen 220.000 auf den Verkehr in Harburg und 180.000 auf die drei Verkehre im Umland.

On-Demand-Verkehre in der Stadt Hamburg

Bei hvv hop in Harburg, dem einzigen von vhh.mobility betriebenen On-Demand-Verkehr innerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg, besteht die Aufgabe im Jahr 2025 das Betriebskonzept und Bediengebiet zu optimieren, um die Effizienz des Verkehrsangebots zu erhöhen und weiteren Fahrgästen den Zugang zu hvv-hop zu ermöglichen. Im Jahr 2024 haben rd. 220.000 Fahrgäste den Service genutzt.

Die innerstädtischen On-Demand-Verkehre betreibt die Tochtergesellschaft vhh.forward (vormals ORD) im Auftrag von vhh.mobility. Für den Verkehr in Harburg werden aktuell 45 Mitarbeitende in Fahrdienst und Betriebssteuerung eingesetzt.

„Ziel des politischen Auftrags ist es, den hvv hop in Harburg zu einem hybriden Betriebsmodell auszubauen, das sowohl von Fahrpersonal gesteuerte Fahrzeuge als auch automatisiert fahrende Shuttles umfasst. Das im März 2023 operativ gestartete 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)), konnte die geplante Ausschreibung und Beschaffung von 20 Fahrzeugen aufgrund fehlender Produktreife auf Seite der potenziellen Hersteller bislang nicht durchführen. Durch eine Verlängerung des Förderzeitraums ist es jedoch möglich geworden, in eine Forschungs- und Entwicklungspartnerschaft einzutreten. Verhandlungen mit dem gewählten Partner laufen derzeit, so dass bis Mitte 2027 voraussichtlich fünf Fahrzeuge das vollautomatisierte Level 4 für den Einsatz einer gemischten On-Demand-Flotte erreichen können. vhh.mobility hat mit ihrem fünf Projektpartnern die Arbeit an den vielfältigen Herausforderungen des Projektes in insgesamt sechs Arbeitsgruppen aufgenommen.

On-Demand-Verkehre im schleswig-holsteinischen Umland

Für die drei im Umland betriebenen On Demand-Verkehre in den Kreisen Segeberg und Stormarn bestehen verkehrsvertragliche Beauftragungen bis zum 31.12.2024. Der Verkehr in Ahrensburg (Kreis Stormarn) wird mit Auslaufen der Bundesförderung zum 31.12.2024 eingestellt. Die Verkehre in Brunsbek/Trittau (Kreis Stormarn) und Henstedt-Ulzburg (Kreis Segeberg) werden bis zum Auslaufen der jeweiligen Verkehrsverträge Ende Dezember 2026 weiterhin beauftragt.

Verkehrlich entwickeln sich auch die Verkehre im Umland weiter sehr erfolgreich. Im Jahr 2024 haben 180.000 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 Ahrensburger Busbetriebsgesellschaft mbH (ABG) mit derzeit 40 Fahrdienstmitarbeitenden sicher.

Gemeinsam mit den beiden Tochtergesellschaften nutzt vhh.mobility den On Demand-Verkehr konsequent zur Gewinnung von Fachkräften im Fahrdienst.

II.4.2 IT und Digitalisierung

hvv Prepaid Card

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Projektes „ANDI – Anonyme Digitaltickets“ (Teilprojekt des Projektes „AWHT – Auf dem Weg zum Hamburg-Takt“) wurde unter der Projektleitung von vhh.mobility im hvv die hvv Prepaid Card mit dem Ziel der Abschaffung des Barverkaufs auf den Bussen des Hamburger Stadtgebietes eingeführt. Alle dem Projekt übertragenen Aufgaben wurden zum Jahresende vollständig und innerhalb des vorgegeben Zeitrahmens und Budgets umgesetzt, durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen abgenommen und in den Betrieb übernommen.

Custom - Assistenz-App für blinde und hörgeschädigte Menschen

Unter der Projektleitung von vhh.mobility wurde unter dem Namen Custom eine Assistenz-App für seh- und hörgeschädigte Menschen im Rahmen des durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Projektes „AWHT – Auf dem Weg zum Hamburg-Takt“ entwickelt.

Mit Custom sind für seh- und höreingeschränkte Menschen Fahrgastinformationen – gemäß dem gesetzlich verankerten Zwei-Sinne-Prinzip – verfügbar, von denen sie bisher ausgeschlossen waren.

Das Projekt wurde innerhalb des Projektzeitraums, Förderbudgets sowie über Scope (aktuelle Fahrtanzeigen sind im ganzen hvv-Gebiet verfügbar) zum 31.12.24 abgeschlossen. Zurzeit läuft Custom auf Basis einer Zwischenfinanzierung weiter. Ziel ist es, weitere Fördermittel zu akquirieren, um die App auf den ganzen hvv und auf alle Verkehrsmittel auszudehnen sowie weitere Funktionen zu realisieren.

Verbesserte Fahrgastinformation durch neue Störungsmanager*innen

Mit der Einführung eines neuen ITCS wurde das Projekt „Fokus Fahrgast“ zur Verbesserung der Fahrgastinformation im Störfall aufgesetzt. Ziel des Projekts ist die Verbesserung der Qualität der Fahrgastinformation auf allen Medien. Hierfür wurden Betriebsfälle bei vhh.mobility analysiert, systematisiert und Störungstexte erarbeitet. Die Arbeitsergebnisse waren so hochwertig, dass die anderen Verkehrsunternehmen im hvv die Ausweitung auf den Verkehrsverbund beschlossen haben. Unter Leitung von vhh.mobility wurde daraufhin ein Projekt zur Vereinheitlichung der Störungskommunikationstexte im Verbund aufgesetzt, damit künftig von allen Verkehrsunternehmen Störungstexte automatisiert in die hvv Fahrplanauskunft einfließen können. Ende des Jahres konnte das Projekt weitestgehend abgeschlossen werden.

II.5 Lage

II.5.1 Ertragslage

Ausgewählte Ergebnisdaten

Ergebnisstruktur in TEUR	IST 2024	IST 2023	Abs.	Rel.
Umsatzerlöse	178.709	158.432	20.277	12,80%
Materialaufwand	-92.139	-90.560	-1.579	1,74%
Personalaufwand	-133.841	-118.755	-15.086	12,70%
übrige Erträge / Auswendungen	-16.455	-17.441	986	-5,65%
EBITDA	-63.726	-68.323	4.597	-6,37%
Abschreibungen	-28.311	-24.964	-3.347	13,41%
EBIT	-92.037	-93.287	1.250	-1,34%
Beteiligungs- /Finanzergebnis	-553	-69	-484	700,98%
Gesamtergebnis / Verlustübernahme	-92.590	-93.357	767	-0,82%

Im Geschäftsjahr 2024 stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 20,3 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist insbesondere auf zwei Faktoren zurückzuführen: Zum einen erhöhte sich die Ausgleichszahlung des Deutschlandtickets, was eine Differenz von 7,2 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr ausmacht. Zum anderen trugen höhere Linieneinnahmen durch gestiegene Fahrgastzahlen sowie einer Leistungserhöhung von zusammen 6,9 Mio. EUR zu diesem Ergebnis bei. Zusätzlich wurde bei den Umsätzen aus Verkehrsverträgen ein Zuwachs von 3,4 Mio. EUR verzeichnet, der auf Leistungsausweitungen in den Umlandkreisen Pinneberg und Stormarn sowie die Übernahme der Linie X81 im Kreis Herzogtum Lauenburg zurückzuführen ist. Weitere Mehreinnahmen in Höhe von 3,2 Mio. EUR resultierten aus der endgültigen Einnahmearteilung 2023 sowie der Endabrechnung von Verkehrsverträgen aus den Vorjahren.

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 um 1,6 Mio. EUR. Hervorzuheben ist der Anstieg der angemieteten Busbetriebsleistungen um 4,7 Mio. EUR, was auf die Leistungsausweitungen im Berichtsjahr zurückzuführen ist. Aufgrund fehlenden Fahrpersonals mussten diese teilweise durch Subunternehmer übernommen werden. Auch die Aufwendungen für Leasingbusse stiegen um 1,2 Mio. EUR. Im Gegensatz dazu reduzierten sich die Diesel- und Stromkosten für den Fuhrpark um 4,2 Mio. EUR. Diese Einsparungen resultieren sowohl aus der geringeren Anzahl konventionell angetriebener Dieselbusse als auch aus einem durchschnittlich 0,27 EUR/kWh niedrigeren Strompreis.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 15,1 Mio. EUR. Gründe hierfür sind die wachsende Anzahl an Mitarbeitenden sowie eine Lohn tariffsteigerung von 2,9% ab April 2024. Der Personalbestand wurde im Laufe des Jahres um insgesamt 265 Mitarbeitende ausgebaut. Hinzu kommen Umstrukturierungen und Anhebungen der Entgeltgruppen in der Verwaltung, die Erhöhung von Urlaubs- und Weihnachtsgeld in Summe von 400 Euro je Mitarbeitenden ab 2024 sowie höhere Zuschläge für Nacht-, Wochenend- und Feiertagsarbeit.

Die übrigen Erträge und Aufwendungen liegen in Summe rd. 1 Mio. EUR unter dem Vorjahresniveau. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 3,1 Mio. EUR bedingt durch die Auflösung der passivierten Fördermittel, die um 2,2 Mio. EUR höher ausfielen. Des Weiteren wurden Drohverlustrückstellungen für die Umlandverkehre als Ausgleichsposten für den Verbrauch von Rückstellungen unter den Erträgen gezeigt. Gleichzeitig erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 2,9 Mio. EUR. Diese Entwicklung ist unter anderem auf die Wertberichtigungen für den ZOB Bergedorf zum 31.12.2024 zurückzuführen. Die Forderungen aus Sanierungsarbeiten gegenüber dem Versicherer der Gegenseite wurden mit 4,4 Mio. Euro zu 100% wertberichtigt. Im Gegensatz dazu wurden 2,4 Mio. EUR weniger Drohverlustrückstellungen für die Umlandverkehre gebildet. Die Positionen Versicherungsprämien sowie Mieten und Pachten für Gebäude und Grundstücke erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr. Erstmals wurden im Jahr 2024 Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von rd. 0,8 Mio. EUR generiert.

Die Abschreibungen stiegen im Berichtsjahr um 3,3 Mio. EUR auf insgesamt 28,3 Mio. EUR, was vor allem durch den weiteren Ausbau der E-Busflotte bedingt ist.

Im Beteiligungs- und Finanzergebnis ergab sich im Vergleich zum Vorjahr eine Verschlechterung um 0,5 Mio. EUR. Dies ist auf höhere Aufwendungen für Darlehenszinsen in Höhe von 1,0 Mio. EUR sowie gestiegene Zinserträge von 0,4 Mio. EUR gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) zurückzuführen.

Das Geschäftsjahr 2024 schließt, unter Einbeziehung der Ergebnisse der Tochtergesellschaften, mit einem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme in Höhe von -92,6 Mio. EUR (VJ -93,4 Mio. EUR) ab. Der Kostendeckungsgrad für 2024 liegt auf Basis des vorgenannten Ergebnisses bei 67,9% (VJ 64,7%).

Damit wurde die Prognose des letzten Jahres bezogen auf die Erträge um 8,3 Mio. EUR im Wesentlichen durch die Vereinnahmung höherer Erlöse aus dem hvv übertroffen, was ursächlich für das um 7,2 Mio. EUR bessere Ergebnis zum Jahresende 2024 gewesen ist.

II.5.2 Vermögens- und Finanzlage

Ausgewählte Bilanzdaten

	2024		Vorjahr		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
VERMÖGEN						
Mittel- und langfristig gebundenes Vermögen	257.236	82,1	232.937	84,0	24.299	10,4
Kurzfristig gebundenes Vermögen	56.167	17,9	44.478	16,0	11.689	26,3
Bilanzsumme	313.403	100	277.415	100	35.988	13,0
KAPITAL und SCHULDEN						
Eigenkapital	24.218	7,7	24.218	8,7	0	0,0
Mittel und langfristiges Fremdkapital	249.903	79,8	207.374	74,8	42.529	20,5
Kurzfristiges Fremdkapital	39.282	12,5	45.823	16,5	-6.541	-14,3
Bilanzsumme	313.403	100	277.415	100	35.988	13,0

II.5.3 Mittel und langfristig gebundenes Vermögen

Im Jahr 2024 erhöhte sich das Anlagevermögen um 24,3 Mio. EUR. Die Anlagenzugänge in Höhe von 57 Mio. EUR resultieren 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 Betriebshof Bergedorf, sowie in den Neubau der Betriebshöfe Norderstedt und Volkspark investiert.

Gegenläufig wirkte sich im Wesentlichen der Teilabgang der Sachkosten für die Sanierungsmaßnahme Neubau ZOB Bergedorf aus dem Anlagevermögen in das Umlaufvermögen aus. Die Maßnahme begründet sich aus der geplanten finalen Abrechnung des ZOB-Neubaus im Jahr 2025 mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

II.5.4 Kurzfristig gebundenes Vermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich im Geschäftsjahr um 4,9 Mio. EUR. Während die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 6,0 Mio. EUR zurückgingen – insbesondere aufgrund geringerer Kassenausgleichsforderungen gegen Verbundpartner sowie gesunkener Forderungen für erbrachte ÖPNV-Leistungen –, stiegen die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 6,4 Mio. EUR. Bedingt durch den positiven Bestand auf dem Cash-Pool-Konto bei der HGV in Höhe von 1,1 Mio. EUR (Vorjahr -13,8 Mio. EUR) kommt es gegenüber der HGV, im Gegensatz zum Vorjahr, zu einer Forderung. Gegenläufig wirkte sich die geringere Forderung aus noch ausstehenden Verlustausgleich aus. Im Gegensatz zum Vorjahr weist vhh.mobility zudem Forderungen gegen die HOCHBAHN in Höhe von 3,4 Mio. EUR aus. Die Forderungen gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg erhöhten sich um 2,8 Mio. EUR, bedingt durch höhere Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket. Die sonstigen Vermögensgegenstände nahmen um 1,7 Mio. EUR zu.

Das hohe Guthaben bei Kreditinstituten zum Jahresende resultiert maßgeblich aus Kassenausgleichszahlungen von Verbundpartnern in Höhe von 3,9 Mio. EUR sowie Fördergeldern der Bundeskasse Trier in Höhe von 1,5 Mio. EUR kurz vor dem Stichtag.

II.5.5 Mittel- und langfristiges Fremdkapital

Der Sonderposten für Investitionszuweisungen und -zuschüsse erhöhte sich um 12,5 Mio. EUR, was vor allem auf Fördermitteln für die Beschaffung von E-Fahrzeugen für den Personenverkehr zurückzuführen ist. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen reduzierten sich aufgrund einer geringeren Anzahl von Versorgungsberechtigten und des gestiegenen Bundesbankzinssatz um 4,3 Mio. EUR. Zur Finanzierung von Elektrobussen und Aufbau von Ladeinfrastruktur schloss vhh.mobility im Jahr 2024 einen Kreditvertrag mit der Deutschen Kreditbank AG (DKB) über 48,1 Mio. EUR mit einer Laufzeit von zehn Jahren ab. Die Kreditmittel wurden im Geschäftsjahr vollständig abgerufen. Tilgungen des neuen Kredites sowie der bestehenden Kredite wurden unterjährig in einer Gesamthöhe von 13,4 Mio. EUR getätigt. Die Laufzeiten der Kredite insgesamt erstrecken sich bis Ende 2029 / 2031 bzw. 2033.

II.5.6 Kurzfristiges Fremdkapital

Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen erhöhten sich insbesondere für die Endabrechnung der Verkehrsverträge aus Vorjahren und für die ausstehende Endabrechnung des Projektes ITCS um 4,7 Mio. EUR. Gleichzeitig sanken die kurzfristigen Verbindlichkeiten um 11,3 Mio. EUR, was im Wesentlichen auf den Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zurückzuführen ist. Im Gegensatz zum Vorjahr bestehen gegenüber der HGV und der RRRH für 2024 Forderungen statt Verbindlichkeiten. Zudem reduzieren sich die Verbindlichkeiten gegenüber den Hamburger Energiewerken. Die sonstigen Verbindlichkeiten gingen um 1,1 Mio. EUR zurück, insbesondere aufgrund geringerer Lohnsteuerverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag.

II.5.7 Eigenkapital

Die Eigenkapitalquote erreicht einen Wert von 7,7% (VJ: 8,7%). Die Vermögens- und Finanzlage ist geordnet. Die Zahlungsfähigkeit war aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der HGV jederzeit gegeben.

II.5.8 Kapitalflussrechnung

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit im Jahr 2024 entspricht in seiner Höhe der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Die Zinsaufwendungen, die überwiegend aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen resultieren, wurden vereinfachend als zahlungswirksam behandelt. Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr, was auf einen geringeren Mittelabfluss für Investitionen sowie einen niedrigeren Mittelzufluss aus Anlagenabgängen zurückzuführen ist.

Die Veränderung im Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Kreditaufnahme bei der DKB. Gegenläufig wirkten sich die erhöhten Tilgungszahlungen für die bestehenden Kredite aus. Zudem kommt es in Summe zu einer Reduzierung des Mittelzuflusses aus der Finanzierungstätigkeit aus der Restzahlung der HGV für die Verlustübernahme 2023, sowie der leicht erhöhten unterjährigen Abschlagszahlungen für die Verlustübernahme 2024. Zudem erfolgte im Geschäftsjahr ein geringer Zufluss von Fördergeldern.

	2024	2023
	TEUR	TEUR
Cashflow Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-75.146	-61.438
Cashflow Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-54.877	-71.472
Cashflow Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	149.922	125.662
Veränderung Finanzmittelfonds	19.899	-7.248
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	7.346	-12.553

III. Chancen- und Risikobericht

III.1 Grundlagen der Risikomanagementsystems

vhh.mobility 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 2025 ff. zeigen sich zwar auch noch Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, wie z. B. immer noch branchen-übergreifend hohe Krankenquoten, 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. Entgegen den Befürchtungen hat sich die Inflationsrate im Jahr 2024 schneller abgeschwächt als erwartet.

Darüber hinaus erhöht das Wahlergebnis in den Vereinigten Staaten von Amerika eine Zunahme von Protektionismus-Risiken, in deren Folge eine Steigerung der Komplexität der Handelsbeziehungen sowie eine allgemeine Verteuerung eintreten könnte. Für vhh.mobility ergeben sich die dominierenden Risiken aus den sich auf breiter Ebene verknappenden Ressourcen und insbesondere im Personalbereich. Der Ergebnisverlauf für 2024 spiegelt 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, erholten sich im Laufe des Jahres 2022 und zu Beginn des Jahres 2023 jedoch zunehmend wieder. Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 kam es zwar zu einem erfreulichen und potenziell chancenreichen Anstieg der Fahrgastnachfrage sogar über das „Vor-Corona-Niveau“ (2019) hinaus, jedoch durch die niedrige Preispositionierung des Tickets ebenso zu einem erneuten deutlichen Absinken der Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf. Die Fahrgeldeinnahmen bewegten sich im Jahr 2024 abweichend von der leicht gestiegenen Fahrgastnachfrage nahezu konstant. Damit steigt strukturell die Abhängigkeit des Unternehmens von öffentlichen Zuschüssen bzw. der nachgelagerten Finanzierung über einen Ausgleich der bilanziellen Verluste

durch die HGV. 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 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 Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur konnte der Erweiterung der Busflotte nicht im gleichen Tempo folgen. Die Bauabteilung von vhh.mobility arbeitet unter Hochdruck am Aufbau weiterer und der Modernisierung von vorhandenen Werkstattkapazitäten.

Mit der aktuellen politischen Situation auf Bundesebene, den Ungewissheiten der Zusammensetzung der künftigen Bundesregierung und die damit verbundenen grundlegenden Ausrichtungen und Weichenstellungen künftiger politischer Entscheidungen, haben sich neue, nur schwierig abzuschätzende Einflussfaktoren für die mittel- und langfristige Planung ergeben.

Die angespannte Haushaltslage zieht sich von der Bundesebene hinunter bis auf die Kommunalebene und trifft vhh.mobility in einer Phase, in der Verhandlungen über die Direktvergabe der nach und nach auslaufenden Verkehrsverträge mit den Umlandkreisen geführt werden. Auch die Kommunen benötigen Planungssicherheit für die mit der Bedienung der Verkehrsverträge benötigten Finanzmittel.

Bei herausfordernder Haushaltslage der FHH fließen erhebliche Finanzmittel – nach dem im Dezember 2024 beschlossenen Doppelhaushalt 2025/2026 – insbesondere in die Bereiche Bildung, Sicherheit, Wohnungsbau, Innovation und Wissenschaft, Mobilität und Klimaschutz.

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 von vhh.mobility. Die Entwicklung des Arbeitsmarktes und der Fachkräftemangel belasten die Personalbeschaffung sehr stark. Festzustellen ist, dass vhh.mobility sich in einem Arbeitnehmermarkt in Konkurrenz zu anderen Arbeitgebern befindet. Der Druck auf den Arbeitsmarkt wird durch die 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 vhh.mobility 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 eine marketinggestützte Außendarstellung von vhh.mobility 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 abnimmt. Im Berichtsjahr konnte der Ende 2024 auslaufende Verkehrsvertrag (OD1) erfolgreich vorzeitig verhandelt werden. Die Vertragsunterzeichnung wird im Jahr 2025 erfolgen. Der letzte Vertrag läuft im Jahr 2027 aus. Da sich vhh.mobility daran messen lassen muss, die Verkehrsleistungen zu angemessenen Kosten zu erbringen, wird vhh.mobility 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 drohten aufgrund der enormen inflatorischen Kostensteigerungen der letzten Jahre wirtschaftlich defizitär zu werden. Im Abschluss 2023 musste hierfür bereits eine Drohverlustrückstellung für erste Verträge gebildet werden, was sich im Jahr 2024 für die übrigen Verkehre fortgesetzt hat.

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. vhh.mobility 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 Investitions-/Infrastrukturrisiko

Es besteht die politische Vorgabe seitens der FHH, 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 Betriebes auf Elektromobilität zeigen sich immer größere Schwierigkeiten bei der Umsetzung, so bei der Serientauglichkeit von E-Bussen hinsichtlich der Zuverlässigkeit und der von den Herstellern versprochenen Verfügbarkeiten. 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 Förder volumen beträgt 1,25 Mrd. EUR. vhh.mobility 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 für vhh.mobility für die Umsetzung der E-Mobilität sind bis in das Jahr 2026 bei den Fördermittelgebern abzurufen. Inwieweit weitere Förderprogramme für den zukünftigen Aufbau der E-Mobilität seitens der neuen 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.2.6 Rechtsrisiko/ Risiken aus Bauvorhaben

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen für vhh.mobility weiterhin größere Rechtsstreitigkeiten.

ZOB Bergedorf

Wie in den vergangenen 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.

vhh.mobility 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. Die wesentlichen wirtschaftlichen Risiken insbesondere aus den Sanierungsmaßnahmen und der damit wertberichtigten Forderung gegenüber der Gegenseite dem Versicherungsunternehmen wurden im Jahresabschluss 2024 verarbeitet. Ziel ist es im Jahr 2025 den Neubau-ZOB gegenüber dem Eigentümer der BVM final abzurechnen.

Bauvorhaben Schenefeld und Realisierung Stellingener Moor (RSM)

Hinsichtlich der Lösung der Problematiken aus den Vorjahren bezüglich der Modernisierung und Erweiterung des Betriebshof-Neubaus Schenefeld konnten deutliche Fortschritte erzielt werden. Das Vorhaben konnte gestartet werden. Hier wird ein neuer Bebauungsplan im Sinne von vhh.mobility durch den Kreis Pinneberg erwirkt.

Das Großbauvorhaben Realisierung Stellingener Moor (RSM) konnte bis zur Vorplanungsphase weitergeführt werden, bedarf nunmehr aber einer grundsätzlichen Investitionsentscheidung des Kostenträgers.

III.3 Chancenbericht

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

Die Freie und 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.

vhh.mobility 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, dem Einsatz von innovativen digitalen Systemen und dem aktiven Austausch mit der Herstellerseite versucht vhh.mobility 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 vhh.mobility 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. vhh.mobility behält diesbezüglich die aktuellen Entwicklungen im Blick und verfolgt den Fortschritt dieser Technologien. vhh.mobility 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 Deutschlandticket

Im Jahr 2024 lag die Nachfrage im gesamten hvv etwa 6% über der des Vorjahres. Dies liegt zum einen in einem kontinuierlichen Rückgang der Pandemieauswirkungen. Einen weiteren großen Einfluss hat die Einführung des Deutschlandticket, welches seit Mai 2023 angeboten wird. Mit Einführung dieses Tarifs haben

die Anzahl der Stammkundschaft 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 2023 eingeführt wurde.

Hinsichtlich der Einnahmenaufteilung im hvv soll für die Folgejahre eine neue nachfrageorientierte Aufteilung gefunden werden, die die Gegebenheiten des Deutschlandticket berücksichtigt. Die vom hvv geleitete Arbeitsgruppe Einnahmenaufteilung (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

Die jüngsten Prognosen internationaler Institutionen gehen davon aus, dass sich die zuletzt robuste weltwirtschaftliche Entwicklung im Prognosezeitraum fortsetzt, wobei sich weiterhin regionale Unterschiede zeigen. Während sich die Dynamik vor allem in China und den USA abschwächen dürfte, deutet sich in Europa – insbesondere in dem für Deutschland wichtigen europäischen Binnenmarkt – eine Belebung an. Die Inflation ist im Jahresverlauf 2024 weiter zurückgegangen und liegt am Ende bei rd. 2,2%, für 2025 wird von einer Inflationsrate von 2,0% und für 2026 von 1,9% ausgegangen.

Die erwartete konjunkturelle Belebung dürfte sich auch auf dem Arbeitsmarkt positiv bemerkbar machen. Der Beschäftigungsaufbau dürfte sich – nach einer vorübergehenden Abschwächung im zweiten Halbjahr 2024 – zu Jahresbeginn 2025 wieder etwas beleben. Das absehbar sinkende Erwerbspersonenpotenzial wird dabei durch die arbeitsmarkttaktivierenden Effekte der Wachstumsinitiative sowie die Netto-Zuwanderung mehr als ausgeglichen. Die Bundesregierung sieht weiterhin schwierige Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung. Nach wie vor bestehen allerdings erhebliche Abwärtsrisiken für die prognostizierte Entwicklung. Sollte sich die geopolitische Lage verschärfen und Konflikte weiter eskalieren oder neue hinzukommen, könnte dies zu steigender Unsicherheit, Lieferkettenproblemen und Preisanstiegen auf den Rohstoffmärkten führen und die Erholung der Weltwirtschaft bremsen. Neben diesen Risiken bestehen aber auch Chancen für eine positivere Entwicklung als hier prognostiziert.

Eine Entspannung der geopolitischen Krisen könnte die Unsicherheit in den Unternehmen und bei den privaten Haushalten verringern und die Investitions- und Konsumausgaben anregen.

(Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) Herbstprojektion - 2024)

IV.2 Entwicklung Leistungsangebot und Fahrzeuge

Für das Jahr 2025 ist eine Leistungsausweitung von 426 Tsd. Fahrplankilometern (1%) gegenüber dem Vorjahr geplant. Bei der Leistung im Hamburger Linienverkehr wird u.a. aufgrund von einer Überarbeitung des

Fahrplanangebotes in Tagesrandzeiten mit einem Rückgang gerechnet. Bei den Verkehrsverträgen im Hamburger Umland kommt es dagegen durch zusätzliche Bestellungen zum Fahrplanwechsel zu einer geplanten Mehrleistung. Ebenso wird bei den Sonstigen Verkehren mit einem Anstieg der Fahrplankilometer bei Schienenersatzverkehren z.B. durch zusätzliche Leistungen auf der SEV-Linie A11 durch die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH (AKN) gerechnet. Im Geschäftsjahr 2025 werden laut Budget 62 Elektrobusse und 68 Dieselbusse (für das schleswig-holsteinische Umland) für die Fahrgastbeförderung 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 auch in der Planung für das Jahr 2025 und Folgejahre nicht berücksichtigt.

IV.3 Entwicklung Umsatz und Ergebnis

Das Ergebnis der Wirtschaftsplanung 2025 beträgt rd. -121,9 Mio. EUR, was einer Erhöhung des Jahresfehlbetrages von rd. 29,3 Mio. EUR im Vergleich zum Jahresergebnis 2024 entspricht.

Die Planung erfolgt basierend auf der wirtschaftlichen Einheit von VHH, ABG und vhh.forward (vormals ORD) konsolidiert.

Prognose

	Ist 2024	Plan 2025	Erw. Entwicklung 2026
Erlöse	189,9 Mio. EUR	191,7 Mio. EUR	201,7 Mio. EUR
EBIT	-91,7 Mio. EUR	-119,8 Mio. EUR	-120,6 Mio. EUR
Kostendeckung	67,54%	61,41%	62,17%
Busse	801	800	-
Angestellte Konzern, gewichtet	2.515	2.650	-
Verlustübernahme durch HGV	92,6 Mio. EUR	121,9 Mio. EUR	123,9 Mio. EUR

Die Erlöse steigen in der Planung 2025 um rd. 1,8 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.

Der Materialaufwand wird um rd. 4,4 Mio. EUR durch den höheren Strombedarf durch den weiterhin wachsenden Anteil an E-Fahrzeugen steigen. Im Umkehrschluss werden geringere Dieselskosten erwartet. Ebenfalls steigen werden die Kosten durch die geplante Vergabe an Busbetriebsleistungen und die sonstigen

Fremdinstandhaltungen u. a. durch eine Vergabe von Wartungsarbeiten der Klimaanlage an Bestandsbussen.

Die geplante Erhöhung der Personalkosten von rd. 24,8 Mio. EUR resultiert aus einem bereichsübergreifenden Personalaufbau sowie Erhöhungen aus Lohn- und Manteltarifverhandlungen.

Die geplanten steigenden Abschreibungen von rd. 6 Mio. EUR im Jahre 2025 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 angetriebenen Bussen - in Abhängigkeit des Zeitpunktes ihrer Inbetriebnahme - die Abschreibung entsprechend beeinflussen.

Die Position der sonstigen Aufwendungen reduziert sich gemäß der Planung um rd. 5,2 Mio. EUR gegenüber dem Ergebnis von 2024. In den einzelnen Positionen wie z.B. Personalnebenkosten, sonstige Dienstleistungen und Gebühren wird mit steigenden Aufwendungen gegenüber den Werten aus 2024 gerechnet. Die „übrigen“ sonstigen Aufwendungen liegen in der Planung 2025 durch nicht erkennbare Sondereffekte wie 4,4 Mio. EUR für Wertberichtigung von Forderungen (ZOB) oder 2,3 Mio. EUR für die Bildung von Drohverlustrückstellungen deutlich unter dem Jahr 2024.

Das Finanzergebnis verschlechtert sich um rd. 2,1 Mio. EUR aufgrund von Zinseffekten aus den vorliegenden Pensionsgutachten und steigenden Zinsaufwendungen aus der unterjährigen Kreditaufnahme.

Auch wenn das Geschäftsjahr 2024 im erwarteten wirtschaftlichen Rahmen abgeschlossen wurde, bleiben die Herausforderungen für die kommenden Jahre groß. Die Unsicherheiten auf der Einnahmenseite – etwa durch das Auslaufen des Rettungsschirms und die bundesweit noch nicht geklärte Verteilung der Verkehrseinnahmen – wirken fort. Hinzu kommt die Umstellung auf E-Mobilität, eine Technologie, die sich weiterhin im Entwicklungsstadium befindet und noch nicht flächendeckend marktreif ist. Erschwerend kommt die angespannte Haushaltslage auf Bundes- und Landesebene hinzu. All diese Faktoren machen eine verlässliche wirtschaftliche Planung für die nächsten Jahre äußerst schwierig.

Hamburg, 08. Mai 2025

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH



Dr. Lorenz Kasch
Geschäftsführer



Dr. Britta Oehrich
Geschäftsführerin