

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Angaben zur Gesellschaft

Gegenstand

Mit über 2.500 Mitarbeitenden und über 800 Bussen an 17 Standorten sind die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) die drittgrößte kommunale Busbetreiberin Deutschlands.

Die Leistungserbringung findet in Hamburg und den vier Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum-Lauenburg statt. Die VHH hat eine Scharnierfunktion zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr der Metropolregion Hamburg. Die VHH ist Treiberin der Zukunftsthemen Elektromobilität und Digitale Mobilität. 2014 nahm die VHH den ersten E-Bus Hamburgs in Betrieb, seit 2020 beschafft das Unternehmen für Hamburg Elektrobusse und betreibt nach und nach die Verkehrsverträge des Umlandes mit E-Bussen. Die VHH ist weiterhin Betreiberin des innovativen On Demand-Services hvv hop. Oberste Zielsetzung ist die Sicherung und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung eines attraktiven ÖPNV in der Metropolregion Hamburg und Umgebung. Als kommunales Unternehmen mit Aufgabenträgern aus Hamburg und Schleswig-Holstein stellt die VHH damit eine zentrale Größe in der Umsetzung und Erreichung der verkehrspolitischen Ziele unter Berücksichtigung der ökologischen und ökonomischen Vorgaben dar.

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 der VHH. Die VHH BG liegt zu gleichen Teilen in den Händen der vier oben genannten Umlandkreise.

Fahrtgebiet

Die VHH 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 10 Jahren an die VHH vergeben. Bis Ende 2027 laufen alle Verkehrsverträge aus und stehen zur Neuvergabe an. Die ersten neuen Direktvergaben



erfolgten im Jahr 2025. Die VHH betreibt die Netze OD 1 (Ahrensburg) und OD 4 (Schwarzenbek) für die kommenden 15 Jahre im Kreis Stormarn. Die Netze RZ 1-5 im Kreis Herzogtum Lauenburg wurden für 10 Jahre an die VHH vergeben. Weitere Vergaben wie das Netz SE 1/2 im Kreis Segeberg sowie OD 3 im Kreis Stormarn folgen zum Fahrplanwechsel 2026 auf 2027.

Von der erbrachten Gesamtleistung von der VHH, gemessen in Fahrplankilometern, entfallen nahezu 92 % auf konzessionierte Linienverkehre. Die verbleibende Leistung wird als Auftragsleistung innerhalb des Verkehrsgebietes des Hamburger Verkehrsverbund (hvv) erbracht.

2. Entsprechenserklärung HCGK

Als öffentliches Unternehmen Hamburgs wendet die VHH den Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK) an. Der HCGK beinhaltet die Grundsätze für die Führung, Überwachung und Prüfung der Hamburgischen öffentlichen Unternehmen. Zudem enthält er Vorgaben für Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafter. Die Anwendung der Inhalte wird jährlich von der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat bestätigt. Mögliche Ausnahmen werden einzeln aufgeführt. Die Tochtergesellschaften Ahrensburger Busbetriebgesellschaft mbH (ABG) und vhh.forward GmbH (vhh.forward) sind von der Regelung aufgrund ihrer Größe und wirtschaftlichen Bedeutung ausgenommen. Die Entsprechenserklärung wird auf der Internetseite der VHH veröffentlicht.

3. Erklärung zur Unternehmensführung

Die VHH unterliegt als städtisches Unternehmen dem Hamburgischen Gleichstellungsgesetz (HmbGleiG) und hat nach Maßgabe dieses Gesetzes einen Gleichstellungsplan entwickelt. 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 mit je 2 h/Woche haben die Rolle der Gleichstellungsbeauftragten übernommen. Die VHH hat den Gleichstellungsplan für die Jahre 2025 bis 2028 vorgelegt, der handlungsweisend ist.

Der Frauenanteil auf Ebene der Geschäftsführung und für den Aufsichtsrat beträgt 50 % und entspricht zum 31.12.2025 genau der Zielvorgabe. Auf der ersten Führungsebene überschreitet der Frauenanteil mit 25 % die Zielvorgabe von 20 %, die auf der zweiten Führungsebene mit 21,4 % unter der Vorgabe von 30 % liegt. Die Zielvorgaben gelten



derzeit bis zum 31.12.2028 und sollen spätestens bis dahin erreicht werden. Der Anteil der Frauen zum 31.12.2025 beträgt bei der VHH 16,25 % (VJ 16,66 %) und bezieht sich auf die Anzahl der Köpfe.

Nach Vorgabe des Hamburger Klimaschutzgesetzes ist die VHH aufgefordert, bis 2045 CO₂ neutral zu wirtschaften. Das Ziel wurde im Jahr 2024 durch die Senatskommission für öffentliche Unternehmen auf 2040 vorgezogen. Zum 31. Dezember 2025 hat die VHH die erste Treibhausgasbilanz vorgelegt. Es folgt, wie aufgefordert, im Jahr 2026 die Vorlage des Finanzierungskonzepts zur Erreichung der Ziele im Jahr 2040.

4. Unternehmensentwicklung

Vision, Mission, Werte, Handlungsfelder und Strategie

Mitarbeitendenentwicklung: Qualifizierungsprogramm im Betrieb

Das Unternehmen steht im intensiven Wettbewerb um Arbeitskräfte in allen Bereichen. Die Gewinnung und Ausbildung ist kosten- und zeitintensiv. Aus dem Grund wurde im Jahr 2024 neben anderen internen Entwicklungsprogrammen auch ein Programm für angehende Führungskräfte aufgelegt. Der Fokus lag auf dem Betrieb. Im Jahr 2026 erfolgt eine überarbeitete Auflage dieses Schulungsprogramms für potenzielle Nachwuchsführungskräfte über die gesamte Organisation, also Betrieb und Verwaltung.

Neuer Markenauftritt vhh.mobility

Im Jahr 2025 wurde die Umsetzung des neuen Markenauftritts von vhh.mobility umfassend umgesetzt und weiter im Unternehmen verankert. Die Neuausrichtung der Marke erfolgte mit dem Ziel, die inhaltliche und strategische Weiterentwicklung des Unternehmens auch nach außen klar erkennbar zu machen. Der neue Auftritt spiegelt die Entwicklung der VHH hin zu einer modernen und innovativen Mobilitätsdienstleisterin im öffentlichen Personennahverkehr wider. Die Einführung des neuen Logos erfolgte schrittweise in Fahrzeugen, digitalen Anwendungen, Printmedien sowie in der internen und externen Kommunikation. Der neue Markenauftritt wird von Fahrgästen und Stakeholdern sehr positiv aufgenommen. Er trägt zur besseren Wiedererkennbarkeit von vhh.mobility innerhalb des hvv bei und unterstützt die klare Zuordnung von Angeboten und Leistungen. Gleichzeitig stärkt der neue Auftritt das Profil des Unternehmens als zukunftsorientiertes Unternehmen. Vor allem in den Bereichen Personalgewinnung und Arbeitgebenden-



kommunikation zeigt die Markenumsetzung Wirkung. Vhh.mobility wird als attraktive, moderne und verlässliche Arbeitgeberin wahrgenommen.

5. Umwelt und Nachhaltigkeit

Umweltschutz

Seit 2020 beschafft die VHH für das Verkehrsgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) ausschließlich lokal emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge. Im Jahr 2025 wurden 38 weitere Elektrobusse angeschafft und die Ladeinfrastruktur entsprechend ausgebaut. Der Anteil der E-Busse am Gesamtfuhrpark beträgt 35,4 % zum 31.12.2025 (VJ 29,5 %).

Im Rahmen der Neuvergabe der Verträge wird sich die Anzahl der E-Busse im Umland kontinuierlich erhöhen.

Nachhaltigkeit

Die 2022 veröffentlichte Stadtwirtschaftsstrategie formuliert Ziele für das Handeln und die Zusammenarbeit der öffentlichen Unternehmen im Eigentum der FHH. In Anlehnung an das Hamburgische Klimaschutzgesetz hat die FHH alle städtischen Unternehmen verpflichtet, bis Ende 2025 eine Klimaschutzstrategie zu erarbeiten und vorzulegen. Ziel ist die Erreichung der Klimaneutralität bis spätestens 2040. Zentrale Bestandteile der Strategie sind die Festlegung eines Basisjahres, die Bilanzierung aller relevanten Treibhausgasemissionen, die Entwicklung eines Reduktionspfads im Einklang mit den Klimazielen sowie die Kalkulation der damit verbundenen Finanzierungskosten. Für die VHH wurde auf dieser Grundlage eine Klimaschutzstrategie mit dem Basisjahr 2023 entwickelt. Sie sieht eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 90 % bis zum Jahr 2040 vor. Der Fokus des Reduktionsplans liegt auf der möglichst vollständigen Elektrifizierung der Busflotte, der energetischen Sanierung der Betriebsgebäude, dem Ausbau von Stellplätzen mit E-Ladesäulen sowie der Umstellung des Einkaufs auf emissionsarme Waren und Investitionsgüter.

II. Wirtschaftliches Umfeld

Politische Rahmenbedingungen

Die Verschlechterung der geopolitischen Lage stellt ein destabilisierendes Element dar, welches die Komplexität der gesamten Wertschöpfung in der Dienstleistungserstellung der VHH erhöht. Die Herausforderungen zeigen sich bei allen Beschaffungsthematiken, insbesondere auch bei der Beschaffung von E-Bussen, Ersatzteilen und im Bereich der Infrastruktur.

Darüber hinaus erhöht das Wahlergebnis in den USA eine Zunahme von Protektionismus Risiken, in deren Folge eine Steigerung der Komplexität der Handelsbeziehungen sowie eine allgemeine Verteuerung weiter potenziert. Insbesondere die restriktive und sprunghafte Zollpolitik der USA haben nachwirkenden Einfluss auf die weltweiten Handelsbeziehungen.

Die VHH befindet sich in Prüfung, ob sie mit ihrem Geschäftsmodell unter die „Kritische Infrastruktur“ fällt. Faktisch ist die VHH mit ihren Dienstleistungen wesentlich für einen geregelten Alltag von über einer Million Menschen im Einzugsgebiet der VHH in Hamburg und im Umland. Die Zahl der bekanntgewordenen Brandstiftungen gegen Produktions- und Lagereinrichtungen auf dem Stadtgebiet Hamburg war in den letzten 18 Monaten auffällig hoch; über Drohneneinsätze und Sabotageakte gegen die Eisenbahn-, Verkehrs- und Stromnetzinfrastuktur wird aus vielen Bundesländern wiederholt berichtet.

Im März 2025 wurde in der FHH die neue Hamburgische Bürgerschaft gewählt. Aus den Koalitionsverhandlungen ist erneut eine Koalition aus SPD und Bündnis 90/Die Grünen hervorgegangen. Der Doppelhaushalt 2025/2026 für die FHH wurde noch in der alten Legislaturperiode im Dezember 2024 beschlossen. Ein weiteres wichtiges Ereignis für die VHH waren zwei Volksentscheide in der FHH, welche am 12. Oktober 2025 durchgeführt wurden. Der erste Volksentscheid „Hamburger Zukunftsentscheid“ für besseren Klimaschutz bekam eine Mehrheit, der zweite Volksentscheid bezüglich eines Grundeinkommens im Modellversuch verfehlte eine notwendige Mehrheit.

Für das Jahr 2026 soll der Ausgleich der durch das Deutschlandticket bedingten Mindereinnahmen nach einem pauschalierten Verfahren fortgeführt werden. Das Niveau des Ausgleichs soll jedoch um etwa 16 % im Vergleich zum Vorjahr gesenkt werden. Die von der Regierung beschlossenen Maßnahmenpakete (u. a. Steuererleichterungen, Energiepauschale, Sonderzahlung Kindergeld) reichten insbesondere bei Mitarbeitenden in den unteren Entgeltgruppen nicht, um gestiegene Fahrtkosten und Energiekosten auszugleichen. Dies führte seit dem Ausbruch des Ukraine-Krieges und der Covid-19-Pandemie dazu, dass die VHH mit ver.di in den Jahren seit 2022 deutlich höhere Tarifabschlüsse verhandelt hat.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Fahrgastnachfrage ist im Jahr 2025 nach Datenlage des hvv (gemäß hvv-Lagebericht 12/2025) in der Metropolregion Hamburg um rund 1,2 % (ca. 13 Mio. Fahrgäste) gestiegen, die Fahrgeldeinnahmen sind dabei um rund 23 % (ca. 192 Mio. EUR) im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Bei den Fahrgeldeinnahmen ist zu berücksichtigen, dass Erlöse für das Deutschlandticket von Fahrgästen außerhalb des Verbundgebiets in andere Regionen abzuführen sind und somit nicht an die Verkehrsunternehmen im hvv ausgeschüttet werden.

Die bei der VHH auf das Gebiet der Direktvergabe Hamburg entfallenden Einnahmeausfälle wurden mit 15,4 Mio. EUR als zusätzliche Wirtschaftshilfe gemäß der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 kompensiert (Werte aus vorläufiger Abrechnung). Die Verkehrsverträge im Bediengebiet Schleswig-Holstein sind Bruttoverträge, so dass Fahrgeldrückgänge für die VHH dort nicht ergebniswirksam sind.

Branchenentwicklung

Im Jahr 2025 konnten sich die Fahrgastzahlen weiter erholen. Die Nachfrage 2025 ist im bundesweiten Schnitt um 0,8 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Insbesondere durch das zum 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket wurden viele neue Kunden geworben und Stammkunden zurückgewonnen. Rund 14,6 Millionen Menschen besitzen aktuell ein Deutschlandticket. Die Zukunft des Deutschlandtickets ist bis Ende 2030 durch entsprechende Finanzierungszusagen gesichert. Der im Koalitionsvertrag angekündigte ÖPNV-Modernisierungspakt wurde hingegen bislang nicht realisiert, was zu einer Abschwächung von Angebots- und Fahrgastwachstum führt.

Regionale Entwicklung

Beim ÖPNV in der Metropolregion Hamburg ist im Jahr 2025 die Nachfrage nur leicht gestiegen. Ausgehend von 1.105 Mio. Linienfahrgästen im Jahr 2024 sind die Fahrgastzahlen um circa 1,2 % auf etwa 1.113 Mio. im Jahr 2025 gestiegen. Die Verkehrseinnahmen des hvv stiegen gleichzeitig von rund 820 Mio. EUR im Jahr 2024 um ca. 23 % auf 1.021 Mio. EUR für das Berichtsjahr. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Deutschlandtickets wird im hvv für das Jahr 2026 von einer Steigerung der Fahrgäste um 1,5 % ausgegangen. Die Einnahmen werden voraussichtlich 9 % steigen.

III. Entwicklung der Gesellschaft

1. Entwicklung des Verkehrsangebotes und der Fahrleistung

Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot im Geschäftsjahr 2025 war weitgehend konstant. Dauer und Umfang von Bauarbeiten haben nochmals zugenommen, teilweise mussten zusätzliche Linien zur Sicherstellung der Erschließung in Betrieb genommen werden (188, 821). In den schulbezogenen Verkehren im Umland gab es mehrere Anpassungen an die Unterrichtszeiten oder Nachfrage.

Zum Fahrplanwechsel am Jahresende wurde mit der Linie X21 eine neue, politisch seit längerem geforderte XpressBus-Linie vom Osdorfer Born zum U-Bahnhof Hagenbecks Tierpark in Betrieb genommen, wodurch eine attraktive Querverbindung zur U2 sowie zur S-Bahn in Stellingen geschaffen wurde. Das Leistungsangebot wurde dafür auf der MetroBus-Linie 21 reduziert, deren Linienführung durch Baumaßnahmen stark beeinträchtigt ist.

Im Umland wurde bereits im Sommer 2025 zu Beginn des neuen Verkehrsvertrages erneut das StadtBus-Netz in Ahrensburg angepasst. Insbesondere das Gewerbegebiet Nord und die Siedlung Steinkamp sowie die Orte Meilsdorf und Siek erhielten eine verbesserte Anbindung. Zum Fahrplanwechsel folgten Anpassungen im Schülerverkehr zwischen Meilsdorf, Siek und Großhansdorf.

Das neu strukturierte Schulliniennetz in den Vier- und Marschlanden wurde unterjährig zur weiteren Optimierung des Angebotes angepasst.

Insbesondere im Nachtnetz wurde in Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen und des hvv eine grundsätzliche Überarbeitung des Netzes vorgenommen. Der zentrale Umsteigepunkt wurde vom Rathausmarkt zum Hauptbahnhof verlegt, einige Nachtbuslinien in 24/7-Linien umgewandelt. Hintergrund waren nicht mehr zu haltende Anschlüsse auf Grund von Fahrtzeitverlängerungen nach Tempo 30-Einführung.

Im Rahmen der Fahrplanung kam es zu mehreren nachfragebedingten Anpassungen des Fahrtenangebots auf bestehenden Linien.

Zum Fahrplanwechsel 2025/2026 konnte das Bedienungsgebiet des On Demand-Verkehrs hvv hop auf den gesamten Bezirk Harburg ausgeweitet werden, womit sich auch in weniger dicht besiedelten Gebieten eine deutlich verbesserte ÖPNV-Erschließung ergibt.



Die Vorbereitungen für eine umfassende Überplanung des Hamburger Busnetzes und die Beauftragung eines Beraters wurden durchgeführt. Die Untersuchungen finden im Jahr 2026 statt.

Im Herbst des Jahres fand auf der Linie X80 ein Testbetrieb mit einem Berliner Doppeldecker statt. Auf Grund der außerordentlich positiven Resonanz wird der regelhafte Einsatz von Doppeldeckern in 2026 untersucht.

Im Bereich des Schienenersatzverkehrs wurde im Sommer 2025 der mehrjährige Ersatzverkehr auf der Linie A1 im Zuge des S-Bahn-Ausbaus erfolgreich beendet. Aufgrund einer sich verändernden Marktlage sind die Umsätze in den Schienenersatzverkehren rückläufig. In den Herbstferien unterstützte die VHH die HOCHBAHN bei einem Ersatzverkehr auf der Linie S2 zwischen Bergedorf und Berliner Tor.

Fahrleistung

Die VHH fuhr im Jahr 2025 auf 220 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 46.347 Tsd. km, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 922 Tsd. km (ca. 2 %) entspricht.

Im Bereich des konzessionierten Linienverkehrs für Hamburg erhöhte sich die Leistung gegenüber dem Vorjahr um 8 Tsd. km durch die Neuordnung des Schülerverkehrs in den Vier- und Marschlanden bedingt durch den Umzug der Stadtteilschule Kirchwerder. Die über Verkehrsverträge beauftragte Verkehrsleistung (konzessionierte Linienverkehre Schleswig-Holstein) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 708 Tsd. km durch die Verlängerung der Expressbuslinie X95 von Pinneberg nach Elmshorn, der Einführung der Linie 492 in Norderstedt, dem Beginn des neuen Verkehrsvertrags OD 1 mit Veränderungen im Stadtverkehr Ahrensburg sowie zahlreichen Straßenbaumaßnahmen im Bedienungsgebiet.

Das Auftragsvolumen im Bereich der Verkehre auf fremden Konzessionen erhöhte sich um 47 Tsd. km aufgrund von umfangreichen Baumaßnahmen auf Linien im Rahmen der Auftragsleistung für die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN).



Durch erhöhte Leistung im Schienenersatzverkehr für die AKN Eisenbahn GmbH (AKN) und die S-Bahn Hamburg GmbH stieg die Leistung bei den Gelegenheitsverkehren um 160 Tsd. km.

In Tsd. Km	Ist 2025	Ist 2024	Abs.	Rel.
Konzessionierte Linienverkehre HH	24.415	24.408	7	0 %
Konzessionierte Linienverkehre S.-H.	18.285	17.578	707	4 %
Verkehre auf fremden Konzessionen	2.635	2.588	47	2 %
Gelegenheitsverkehre	1.011	852	159	19 %
Fahrplan-km	46.346	45.426	920	2 %

2. Investitionen

Die VHH hat Anlagenzugänge in Höhe von rd. 76,3 Mio. EUR. Die Anlagenzugänge teilen sich in direkte Investitionen in Höhe von 56,5 Mio. EUR (daraus 28,2 Mio. EUR Umbuchung aus Anlagen in Bau), welche gemäß ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Mit Ausnahme des Grundstückskaufs in Bergedorf, welches nicht abgeschrieben wird. Zu den Anlagenzugängen gehören auch die indirekten Positionen unter Anlage im Bau in Höhe von 19,7 Mio. EUR.

Bauvorhaben Betriebshöfe

Von den rd. 12,8 Mio. EUR aktivierten Investitionen fallen 7,9 Mio. EUR auf den Kauf eines neuen Grundstückes in Bergedorf und 0,7 Mio. EUR auf die Elektrifizierung des Betriebshofs Bergedorf. Des Weiteren wurden Investitionen von je 0,4 Mio. EUR für den E-Betriebshof Billbrook und die Herrichtung des Betriebshofs Bargteheide aktiviert. Von den 19,7 Mio. EUR Anlage im Bau betreffen rd. 6,2 Mio. EUR die Elektrifizierung des Standortes Ahrensburg, 3,3 Mio. EUR die Elektrifizierung des Betriebshofs Norderstedt sowie 9,6 Mio. EUR den Neu-/ Umbau des Betriebshofes Norderstedt.

Fahrzeuge für den Personenverkehr

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 lagen 775 Busse in der Verantwortung der technischen Leitung.

VHH Busbestand	IST 31.12.2025 Bilanz	Quote 31.12.2025 in %	IST 31.12.2024 Bilanz	Quote 31.12.2024 in %	Abgänge	Zugänge
Diesel Kleinbus	29	3,7	31	3,9	2	0
Diesel Solo	302	39,0	348	43,4	50	4
Diesel Gelenk	170	21,9	184	23,0	14	0
Diesel KOM	501	64,6	563	70,3	66	4
Hybrid Solo	0	0,0	2	0,2	2	0
Emmissionsarme KOM	0	0,0	2	0,2	2	0
Elektro Kleinbus	16	2,1	16	2,0	0	0
Elektro Solo	171	22,1	134	16,7	1	37
Elektro Gelenk	87	11,2	86	10,8	0	1
Emmissionsfreie KOM	274	35,4	236	29,5	1	38
KOM gesamt	775	100	801	100	69	42

Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte ist zum Ende des Jahres 2025 auf 7,0 Jahre (VJ 7,2 Jahre) gesunken.

Im Berichtsjahr wurden 38 elektrisch angetriebene und 4 konventionell angetriebene Fahrzeuge verschiedener Hersteller und Fahrzeuggrößen von der VHH in Betrieb genommen. 68 Fahrzeuge wurden im Berichtszeitraum ausgemustert.

In Summe wurden rd. 40,2 Mio. EUR (davon 24,9 Mio. EUR aus Umbuchungen aus Anlage im Bau) im Bereich Fahrzeuge im Personenverkehr aktiviert.

Maschinen, maschinelle Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung

Von den rd. 3,4 Mio. EUR Investitionen wurden 0,9 Mio. EUR für das Projekt Intermodal Transport Control System (ITCS) und Prüf- und Verkaufssystem (PVS) und 0,3 Mio. EUR für die Erneuerung des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) aktiviert. Weitere 0,5 Mio. EUR sind für das Projekt Fahr- und Dienstplansystem angefallen. Außerdem erfolgte eine Aktivierung von 0,5 Mio. EUR im Bereich Server- & Endgeräte und Lizenzen. Weitere diverse IT-Projekte inkludieren Aktivierungen von 0,2 Mio. EUR. Betriebsfahrzeuge wurden in Höhe von 0,2 Mio. EUR aktiviert. Die Aktivierung im Bereich der diversen Geschäftsausstattung liegt im GJ 2025 bei 0,2 Mio. EUR.

3. Mitarbeitende der Gesellschaft

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum Stichtag 31. Dezember 2025 waren bei der VHH insgesamt 2.744 Mitarbeitende beschäftigt, was rund 2.645 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) entspricht. Im Vorjahr lag der Wert bei rund 2.431 Vollzeitäquivalenten. In den genannten Zahlen sind sowohl die Geschäftsführung als auch ruhende Arbeitsverhältnisse enthalten.

Der Anstieg der Beschäftigtenzahl ist zum einen auf die Rückführung zuvor fremdvergebener Leistungen zurückzuführen. Darüber hinaus wird der bestehende Personalüberhang gezielt genutzt, um aufgelaufene Überstunden sowie Urlaubsansprüche abzubauen und damit entsprechende Rückstellungen nachhaltig zu reduzieren. Der Personalüberhang im Fahrdienst aus dem Jahr 2025 wird im Laufe des Jahres 2026 aufgrund eines erhöhten Personalbedarfs durch Umsetzung des Mandeltarifs aus dem Jahr 2024 Stufe II, dem demographischen Wandel und der Fluktuation abgebaut.

VHH 31.12.	IST 2025 IST 2024	
Auszubildende	85	78
Vollzeitkräfte inkl. GF	2.349	2.145
Teilzeitkräfte	310	292
Mitarbeitende gesamt	2.744	2.515

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.

Ausbildung

Für den Ausbildungsgang ab dem 01.08.2025 konnten 31 Auszubildende gewonnen werden. Zurzeit bildet die VHH 85 Auszubildende in sechs verschiedenen Berufen aus.

Recruiting Fahrdienstmitarbeitende

Im zurückliegenden Geschäftsjahr bestand durch die demografische Struktur, Anpassungen im Manteltarifvertrag (Reduzierung maximaler Schichtlängen) und der Dienstpläne (GBV) ein unverändert hoher Personalbesetzungsbedarf. Die Bewerberlage hat sich für den Bereich Fahrdienst im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert, sodass das Anforderungsprofil für Neuzugänge geschärft werden konnte. Im Verlauf des Jahres konnte der Bedarf gedeckt werden, wobei u. a. bestehende Kooperationen mit der Bundesagentur für Arbeit (BA) und der Jobcenter (JC) fortgeführt wurden. 301 Neueinstellungen konnten realisiert werden.

Recruiting Werkstatt/Technik

Trotz intensiver Bemühungen, auch durch Einbindung externer Dienstleister, konnten die Personalbedarfe im Bereich der Kfz-Mechatronik zuletzt nur teilweise realisiert werden, da die Verfügbarkeit qualifizierter Fachkräfte am Arbeitsmarkt und im Einzugsgebiet gering ist. Ungeachtet dieser Herausforderungen konnten 14 Neueinstellungen für die Werkstätten realisiert werden.

Recruiting Verwaltung

Im zurückliegenden Geschäftsjahr konnte eine Vielzahl innerbetrieblicher Bedarfe durch interne Auswahlverfahren besetzt werden. Hinzu kamen 38 Neuzugänge in der Verwaltung.

4. Projektentwicklung des Geschäftsjahres

a. Alternative Verkehrsformen

Netzentwicklung der On Demand-Verkehre

Im Jahr 2025 hat der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) eine On Demand-Strategie verabschiedet. Ziel dieser Strategie ist es, die Entwicklung und den Betrieb von Bedarfsverkehren im hvv zu bündeln, zu harmonisieren und strukturiert weiterzuentwickeln.

Die VHH war neben weiteren relevanten Stakeholdern maßgeblich an der Erarbeitung der Strategie beteiligt und konnte dabei insbesondere die seit 2018 im Betrieb von hvv hop gewonnenen Erfahrungen einbringen. Vor diesem Hintergrund nimmt die VHH weiterhin eine zentrale Rolle bei der Ausgestaltung und Umsetzung von On Demand-Verkehren im hvv ein.

Stadt Hamburg

Die vhh.forward hat im Auftrag der VHH im Laufe des Jahre 2025 die von der Politik geforderten Anpassungen am Bedienkonzept hinsichtlich Effektivität und betriebsgebietlicher Ausdehnung erfolgreich umgesetzt. Erstmals aufgekommene Einwände des bestehenden Hamburger Taxigewerbes konnten ausgeräumt werden. Die Ausweitung des Angebots bei gleichzeitiger Reduzierung der Betriebskosten wurde durch Anpassungen am Routing-Algorithmus sowie durch eine präzisere Parametrierung des Parallelfahrtenverhinderers erreicht. Dadurch konnten Leer- und Parallelfahrten weiter reduziert und die Auslastung der Fahrzeuge verbessert werden.

Die stärkere Konzentration des Fahrtangebots auf bestehende Lücken im ÖPNV-Angebot im Bezirk Harburg führte zu einer Steigerung der verkehrlichen Effektivität bei gleichzeitiger Verringerung des betrieblichen Aufwands.

Umland

Die im Zusammenhang mit der Einstellung des hvv hop Angebots in Ahrensburg zum Ende des Jahres 2024 erforderlichen betrieblichen Anpassungen wurden durch die mit dem Betrieb beauftragte Tochtergesellschaft ABG reibungslos umgesetzt.

Die im Zuge der Angebotsreduzierung frei gewordenen Fahrzeug- und Personalkapazitäten konnten teilweise im Rahmen einer Zubestellung des Kreises Stormarn für den Verkehr in Brunsbek eingesetzt werden. Derzeit sind bei der ABG insgesamt 38 Mitarbeitende im Fahrdienst für hvv hop im Einsatz.



Verkehrlich entwickeln sich die beiden verbliebenen Verkehre im Umland weiter sehr erfolgreich. Im Jahr 2025 haben 125.000 Fahrgäste die beiden hvv hop Angebote im Umland genutzt.

Beide Umlandverkehre sind Gegenstand der laufenden Verhandlungen zu den Verkehrsverträgen SE 1/2 bzw. OD 3. Aufgrund der angespannten Haushaltslage bei den Kreisen Segeberg und Stormarn ist eine Weiterbeauftragung über den 31.12.2026 hinaus derzeit noch offen. Die VHH steht hierzu im engen Austausch mit den zuständigen Aufgabenträgern. Für den Verkehr in Brunsbek werden zum 01.01.2026 u. a. beförderungstarifliche Maßnahmen zur weiteren Effizienzsteigerung umgesetzt.

b. IT

Assistenz App hvv custom für seh- und hörgeschädigte Menschen

Mit der Einführung der Assistenz-App hvv custom wurde 2025 ein weiterer wichtiger Baustein zur Verbesserung der Barrierefreiheit im hvv umgesetzt. Die App richtet sich gezielt an seh- und hörgeschädigte Fahrgäste und ist seit Februar 2025 in den gängigen App-Stores verfügbar. Ziel ist es, zentrale Fahrgastinformationen barrierefrei, verständlich und individuell nutzbar bereitzustellen.

Die Anwendung bietet vier Kernfunktionen: barrierefreie Abfahrtszeiten, eine Fahrtanmeldung inklusive Ausstiegswunsch, die Echtzeitdarstellung des Fahrtverlaufs sowie Unterstützung bei Betriebsstörungen. Inhalte können vorgelesen, stark vergrößert oder kontrastreich dargestellt werden. Für hörgeschädigte Fahrgäste steht zudem eine textbasierte Unterstützung bei Störungen zur Verfügung, die üblicherweise über Durchsagen kommuniziert werden.

Die App wurde im Rahmen des Modellprojekts „Auf dem Weg zum Hamburg-Takt“ (AWHT) durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert. Mit ihrer Einführung wurde erstmals eine digitale Lösung geschaffen, die gezielt auf die Bedürfnisse seh- und hörgeschädigter ÖPNV-Nutzender zugeschnitten ist. Die Entwicklung erfolgte unter aktiver Einbindung der Zielgruppen, die Prototypen im Praxisbetrieb testeten. Dadurch konnte die Alltagstauglichkeit der Anwendung frühzeitig überprüft und optimiert werden.

Im nächsten Schritt ist eine Ausweitung der Funktionen auf weitere Verkehrsunternehmen sowie auf On Demand-Angebote vorgesehen. Die European Urban Initiative (EUI) fördert diese Weiterentwicklung der hvv-Custom-App für seh- und höreingeschränkte Menschen

seit Oktober 2025. Die VHH wird das Projekt unter Leitung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) gemeinsam mit weiteren Partnern bis 2029 umsetzen.

5. Ertragslage

Ausgewählte Ergebnisdaten

Ergebnisstruktur in TEUR	IST 2025	IST 2024	Abs.	Rel.
Umsatzerlöse	186.322	178.709	7.613	4,3 %
Materialaufwand	-92.504	-92.139	-365	0,4 %
Personalaufwand	-158.000	-133.841	-24.159	18,1 %
Übrige Erträge / Aufwendungen	-16.826	-16.455	-371	2,3 %
EBITDA	-81.008	-63.726	-17.282	27,1 %
Abschreibung	-34.588	-28.311	-6.277	22,2 %
EBIT	-115.596	-92.037	-23.559	25,6 %
Beteiligung-/Finanzergebnis	264	-553	817	-147,8 %
Gesamtergebnis/Verlustübernahme	-115.332	-92.590	-22.742	24,6 %

Im Geschäftsjahr 2025 stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 7,6 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist auf folgende Faktoren zurückzuführen: Zum einen erhöhten sich die hvv-Gesamteinnahmen durch leichte Nachfragesteigerung sowie die Preiserhöhung des Deutschlandtickets, was zu einer Erhöhung der Linieneinnahmen um 7,5 Mio. EUR führte. Außerdem stiegen die Einnahmen aus Verkehrsverträgen um 5,5 Mio. EUR. Neben Effekten aus dem Preisgleitfaktor, führten auch vereinzelte Zubestellungen zu höheren Einnahmen. Die Ausgleichszahlung für das Deutschlandticket sank gleichzeitig um rd. -1,5 Mio. EUR. Ein weiterer Faktor sind die endgültigen Einnahmenaufteilungen der jeweiligen Vorjahre. Betreffend für das Geschäftsjahr 2024 war die endgültige Einnahmenaufteilung des hvv für 2023 rd. 2,5 Mio. EUR höher als für 2024, welche in das Geschäftsjahr 2025 geflossen ist. Außerdem waren die Einnahmen aus Vorjahren für Verkehrsverträge (Endabrechnungen) im Jahr 2025 -1,1 Mio. EUR niedriger als im Geschäftsjahr 2024.

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2024 um 0,4 Mio. EUR und liegt auf dem Niveau des Vorjahres. Die größte Position im Materialaufwand waren die angemieteten Busbetriebsleistungen. Der Einsatz von Subunternehmenden war gegenüber dem Vorjahr konstant. Der Aufwand für die emissionsfreien Kraftstoffe ist trotz steigender Anzahl an E-Bussen im Vergleich zum Vorjahr wegen gesunkener Preise gleichgeblieben. Bei dem konventionellen Kraftstoff war eine Einsparung von 1,8 Mio. EUR zu verzeichnen.



Diese Einsparung resultiert sowohl aus der geringeren Anzahl konventionell angetriebener Dieselfusse als auch aus einem durchschnittlich um 0,04 EUR (netto/Liter) gesunkenen Dieselpreis. Die Aufwendungen für Ersatzteile, Fremdinstandhaltungen/ KOM-Leasing sowie KOM-Fremdreinigung stiegen um 1,6 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 24,2 Mio. EUR. Gründe hierfür waren die wachsende Anzahl an Mitarbeitenden sowie eine Lohntarifsteigerung von 5,4 % ab Januar 2025. Der Personalbestand wurde im Laufe des Jahres um insgesamt 229 Mitarbeitende aufgebaut. Die Ergebnisse aus dem Manteltarifvertrag 2024 wirkten sich auf das volle Jahr 2025 aus. Neben einer ausgezahlten tariflichen Einmalzahlung von 720 EUR im August 2025 wurden die Zuschläge für Nacht-, Wochenend- und Feiertagsarbeit erhöht. Die Pensionszahlungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 2,7 Mio. EUR.

Die übrigen Erträge und Aufwendungen liegen in Summe rd. 0,4 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 6,0 Mio. EUR. Bedingt durch die Auflösung der passivierten Fördermittel wurde eine ergebnisverbessernde Differenz von 2,8 Mio. EUR erreicht. Außerdem führten Pönalzahlungen der Bushersteller Daimler Buses GmbH und MAN Truck & Bus Deutschland GmbH zu einer Ergebnisverbesserung von 4,1 Mio. EUR. Des Weiteren wurden im Vergleich zum Vorjahr 2,2 Mio. EUR mehr Rückstellungen aus Drohverlusten bezüglich Verkehrsvertragseinnahmen als Ausgleichsposten für den Verbrauch von Rückstellungen unter den Erträgen ausgewiesen. Eine weitere Ergebnisverbesserung im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von 1,1 Mio. EUR wurde für Versicherungsentschädigungen verbucht. Gegensätzlich haben sich Förderungen und Weiterberechnungen von Projektkosten entwickelt. Im Jahr 2025 wurden 3,2 Mio. EUR weniger Ertrag generiert, was unter anderem auch mit dem Abschluss des Projektes Andi im Jahr 2024 zu erklären ist. Eine ergebnisbelastende Differenz stellt auch die im Jahr 2024 verbuchte vorläufige Ausgleichzahlung für das Deutschlandticket in Höhe von 0,5 Mio. EUR dar, welche im Jahr 2025 in die Umsatzerlöse verbucht wurde. Die aktivierten Eigenleistungen waren im Jahr 2025 um rd. 0,2 Mio. EUR niedriger als im Vorjahr.

Gleichzeitig erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 6,1 Mio. EUR. Diese Entwicklung ist unter anderem auf die Ausbuchung des Bauprojektes RSM und die Ausbuchung der überholten Planungskosten des Bauvorhabens am Standort Schenefeld zurückzuführen. Diese wurden in Summe mit 7,7 Mio. EUR wertberichtigt. Im Jahr 2024 wurden die Forderungen über Sanierungskosten zum Neubau ZOB Bergedorf gegenüber dem Versicherer der Gegenseite wertberichtigt sowie Ausbuchungen und Rückstellungen

in Höhe von 5,4 Mio. EUR verbucht, sodass hier eine ergebnisbelastende Differenz von 2,3 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr zu erklären ist. Des Weiteren wurden 1,6 Mio. EUR höhere Drohverlustrückstellungen für die Umlandverkehre gebildet. Die Positionen Versicherungsprämien sowie Personalnebenkosten, insbesondere die Kosten für Aus- und Weiterbildungen und Dienstkleidung, erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1,7 Mio. EUR.

Die Abschreibungen stiegen im Berichtsjahr um 6,3 Mio. EUR insbesondere durch die höhere Anzahl der E-Busse auf insgesamt 34,6 Mio. EUR.

Im Beteiligungs- und Finanzergebnis ergab sich im Vergleich zum Vorjahr eine Verbesserung um 0,8 Mio. EUR. Dies ist auf höhere Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen sowie gestiegene Zinsaufwendungen und Zinserträge zurückzuführen. Aufwendungen für Darlehenszinsen sind um 0,2 Mio. EUR und Zinserträge in Höhe von 0,4 Mio. EUR, aufgrund von Veränderungen im Rechnungszins für Pensionsrückstellungen, gestiegen.

Für das Geschäftsjahr 2025 wird unter Einbeziehung der Ergebnisse der Tochtergesellschaften ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von -115,3 Mio. EUR (VJ -92,6 Mio. EUR) ausgewiesen. Der Kostendeckungsgrad für 2025 beträgt auf Basis des vorgenannten Ergebnisses 64,6 % (VJ 67,9 %). Das im Wirtschaftsplan des Vorjahres festgelegte Ergebnis konnte damit um 6,6 Mio. EUR übertroffen werden.

6. Vermögens- und Finanzlage

Ausgewählte Bilanzdaten

	2025		Vorjahr		Veränderung	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
VERMÖGEN						
Mittel- und langfristig gebundenes Vermögen	290.633	84,4	257.236	82,1	33.397	13,0
Kurzfristig gebundenes Vermögen	53.797	15,6	56.167	17,9	-2.370	-4,2
Bilanzsumme	344.430	100	313.403	100	31.027	9,9
KAPITAL und Schulden						
Eigenkapital	24.218	7,0	24.218	7,7	0	0,0
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	236.637	68,7	249.903	79,8	-13.266	-5,3
Kurzfristiges Fremdkapital	83.575	24,3	39.282	12,5	44.293	112,8
Bilanzsumme	344.430	100	313.403	100	31.027	9,9

Mittel und langfristig gebundenes Vermögen

Im Jahr 2025 erhöhte sich das Anlagevermögen um 33,4 Mio. EUR. Die Anlagenzugänge in Höhe von 76,3 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 Ahrensburg investiert. Zudem wurde das Grundstück auf dem Betriebshof Bergedorf durch einen Grundstückskauf erweitert.

Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen die Anlagenabgänge mit Buchwerten in Höhe von rd. 8 Mio. EUR. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Ausbuchung von Planungskosten RSM für einen geplanten Betriebshof im Volkspark in Höhe von 4,3 Mio. EUR. Nach Beginn der Planungsphase wurde das Projekt aus Gründen, die von der VHH nicht beeinflussbar waren, gestoppt. Im Falle einer zukünftigen Umsetzung ist eine grundlegend neue Planung erforderlich, da der Hof wesentlich kleiner ausfallen würde. Darüber hinaus wurden Planungskosten für ein Verwaltungs- und Werkstattgebäude in Schenefeld in Höhe von 3,4 Mio. EUR ausgebucht, da infolge eines langwierigen Rechtsstreits mit der Stadt Schenefeld sowie veränderter Rahmenbedingungen die bisherige Planung nicht mehr verwertbar war. Zudem wurden abgebrannte Busse am Standort Schenefeld mit einem Buchverlust von 0,4 Mio. EUR ausgebucht.

Kurzfristig gebundenes Vermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände nahmen um 1,6 Mio. EUR ab. Aufgrund von höheren Kassenausgleichsforderungen erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 4,1 Mio. EUR.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen verringerten sich um 4,6 Mio EUR. Im Gegensatz zum Vorjahr besteht gegenüber der HGV eine Verbindlichkeit. Die Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg verringerten sich um 2,0 Mio. EUR auf 13,5 Mio. EUR. Dies resultiert im Wesentlichen aus geringeren Forderungen aus den Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket. Die sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich um 0,8 Mio. EUR.

Das hohe Guthaben bei Kreditinstituten verringerte sich um 1,2 Mio. EUR. Im Vorjahr kam es zum Jahresende zu Zahlungen der Bundeskasse Trier über Fördergelder in Höhe von 1,5 Mio. EUR kurz vor dem Stichtag.

Mittel- und langfristiges Fremdkapital

Der Sonderposten für Investitionszuweisungen und –zuschüsse erhöhte sich um 3,6 Mio. EUR, was vor allem auf Fördermittel 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 3,0 Mio. EUR und die übrigen lang- und mittelfristigen Rückstellungen im Personalbereich um 0,2 Mio. EUR. Gegenläufig wirkt sich der Anstieg der Rückstellung für künftige Umlageverpflichtungen für die Haftpflichtversicherung in Höhe von 0,3 Mio. EUR aus. Tilgungen von bestehenden Krediten wurden unterjährig in einer Gesamthöhe von 13,8 Mio. EUR getätigt.

Kurzfristiges Fremdkapital

Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen reduzierten sich um 2,8 Mio. EUR. Maßgeblich hierfür war insbesondere ein Rückgang der Rückstellungen für ausstehenden Rechnungen um 4,0 Mio. EUR. Gegenläufig wirkte eine Erhöhung der Rückstellungen für drohende Verluste für Verkehrsvertragsleistungen für Umlandgebiete um 0,9 Mio. EUR. Gleichzeitig stiegen die kurzfristigen Verbindlichkeiten um 44,3 Mio. EUR, was im Wesentlichen auf den Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 30,7 Mio. EUR zurückzuführen ist. Im Gegensatz zum Vorjahr wird eine Verbindlichkeit gegenüber der HGV ausgewiesen. Zudem erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber den Hamburger Energiewerken um 1,5 Mio. EUR. Auch Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 14,8 Mio. EUR. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus noch nicht beglichenen Rechnungen im Zusammenhang mit der Beschaffung von Bussen. Die sonstigen Verbindlichkeiten stiegen um 1,7 Mio. EUR, insbesondere aufgrund höheren Lohnsteuer- und Sozialversicherungsverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag.

Eigenkapital

Die Eigenkapitalquote erreicht einen Wert von 7,0 % (VJ: 7,7 %). Die Vermögens- und Finanzlage ist geordnet. Die Zahlungsfähigkeit war aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der HGV jederzeit gegeben.

7. Kapitalflussrechnung

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit im Jahr 2025 entspricht in seiner Höhe der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Die Zinsaufwendungen, die überwiegend aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen resultieren, wurden vereinfachend 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 geringeren Abrufen von Krediten, geringerem Zufluss an Fördergeldern, sowie einer geringeren Restzahlung der HGV für die Verlustübernahme 2024. Gegenläufig wirkten sich die erhöhten unterjährigen Abschlagszahlungen der HGV für die Verlustübernahme 2025 aus.

	2025 TEUR	2024 TEUR
Cashflow Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-82.186	-75.478
Cashflow Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-61.524	-54.546
Cashflow Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	107.277	149.923
Veränderung Finanzmittelfonds	-36.433	19.899
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	-29.087	7.346

IV. Chancen- und Risikobericht

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 2026 ff. zeigen sich zwar auch noch pandemiebedingte Auswirkungen, wie z. B. immer noch branchenübergreifend hohe Krankenquoten. Die Folgen des Krieges in der Ukraine haben sich jedoch zu einer weltweiten wirtschaftlichen Krise entwickelt. Darüber hinaus erhöhte 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 eingetreten ist. Die geopolitische Lage wird weiterhin zudem durch die im März 2026 ausgebrochenen Kriegshandlungen in Nahost tangiert.

Im Jahr 2025 kam es in Deutschland zu einer leichten wirtschaftlichen Erholung mit einem geringen Wachstum des Brutto-Inlands-Produktes. Die Inflationsrate hat sich im Jahr 2025 im Jahresdurchschnitt auf ein Niveau von 2,2 % eingependelt.

Für die VHH ergeben sich dominierende Risiken aus den sich auf breiter Ebene verknappenden und verteuern Ressourcen. Der Ergebnisverlauf für 2025 und die Planung für 2026 spiegeln dies wider.

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

Der „Hamburger Zukunftsentscheid“ verpflichtet den Senat der FHH, die angestrebten CO₂-Ziele statt wie ursprünglich vorgesehen bis zum Jahr 2045, bereits schon bis zum Jahr 2040 zu erfüllen. Die VHH wurde schon vor dem „Hamburger Zukunftsentscheid“ dazu aufgerufen, die angestrebten CO₂-Ziele bis zum Jahr 2040 zu erfüllen.

Als Auswirkung des Hamburger Zukunftsentscheides wird die VHH in den kommenden Jahren mit den anderen öffentlichen Unternehmen der FHH um die Verteilung der vorhandenen finanziellen Ressourcen zur Erreichung der bilanziellen CO₂-Neutralität konkurrieren.

2. Risikobericht

Risiko Ergebnisentwicklung

Die für die Einnahmeverteilung notwendige Fahrgasterhebung in den Fahrzeugen wurde im März 2020 seitens des hvv eingestellt. Zum einen wären die Ergebnisse nicht repräsentativ gewesen. Zum anderen sollte die Gesundheit von Fahrgästen und Erhebungspersonal geschützt werden. Eine Wiederaufnahme des alten Aufteilungsverfahrens in seiner bisherigen Form ist daher nicht möglich. Grundsätzlich ist die Rückkehr zu einer nachfrageorientierten Einnahmeverteilung erklärtes Ziel. Anstatt manuell erhobener Nachfragedaten könnte dabei auf Werte des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) zurückgegriffen werden. Die vom hvv geleitete Arbeitsgruppe EAV befasst sich mit diesem



Thema und wird eine Beschlussempfehlung ausarbeiten. Die neue Methodik wird durch den hvv-Beirat beschlossen, die VHH kann durch ihr Stimmrecht bedingt Einfluss hierauf nehmen. Die endgültige Entscheidung für die Methodik ab dem Jahr 2025 steht noch aus. Die finanziellen Auswirkungen der Umstellung sind derzeit nicht abzuschätzen.

Eine Erholung der gegenüber früheren Jahren gravierend gestiegenen Jahresverluste bleibt aber trotz positiver Entwicklungen auf der Nachfrageseite aus gegenwärtiger Sicht aus. Vielmehr muss sich das Unternehmen mit vor allem inflationsbedingten Preissteigerungen, mit Problemen in den Lieferketten von Ersatzteilen und Baumaterialien sowie mit Materialknappheit auseinandersetzen. Vor allem die erhebliche Erhöhung der Personalkosten sowie die gestiegenen Abschreibungen und Wertberichtigungen lassen den Verlust für 2025 wiederum ansteigen. Für das Geschäftsjahr 2026 werden planmäßig insbesondere die Personalkosten, die Abschreibungen sowie der Zinsaufwand weiter ansteigen. Die Planungsrechnung sieht für das Geschäftsjahr ein Ergebnis von -123,0 Mio. EUR vor.

Neben den Risiken auf der Erlösseite, muss sich das Unternehmen mit inflationsbedingten Preissteigerungen für den gesamten Energie- und Personalbereich auseinandersetzen. Dies beinhaltet auch mögliche Preisrisiken in Folge des im März 2026 begonnenen Nahost-Krieges, der zu deutlich gestiegenen Kraftstoffpreisen geführt hat.

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 der VHH arbeitet unter Hochdruck am Aufbau weiterer und der Modernisierung von vorhandenen Werkstattkapazitäten.

Die angespannte Haushaltslage zieht sich von der Bundesebene hinunter bis auf die Kommunalebene und trifft die VHH 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.

Insgesamt steigt strukturell die Abhängigkeit der VHH von öffentlichen Zuschüssen bzw. 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.

Risiko aus Personalbeschaffung und Lohnentwicklung

Um den aktuell wichtigsten Chancen und Risiken aus der Klimastrategie, der veränderten Sicherheitslage, dem Investitionsdruck sowie aus sich verändernden Rahmenbedingungen (Sondervermögen, gesetzlichen Anpassungen etc.) zu begegnen und die Handlungsfähigkeit des Unternehmens zu wahren, muss die VHH ihre Personalkapazitäten punktuell an die neuen Herausforderungen anpassen. Aus den vorgenannten Gründen und der natürlichen Fluktuation erhöht sich der Bedarf an qualifiziertem sowie gut ausgebildetem Fachpersonal.

Aufgrund der guten personellen Lage im Bereich Fahrpersonal werden mehrere zum Fahrplanwechsel 2025/26 auslaufende Subunternehmerleistungen wieder in Eigenregie übernommen.

Die umgesetzten Personalgewinnungsmaßnahmen weisen zwar Fortschritte im Sektor Fahrpersonal auf, dennoch verbleibt es bei einer gewissen Abhängigkeit von Subunternehmern im Bereich der Werkstätten, um die volle Betriebsbereitschaft zu erhalten. In diesem Bereich macht sich der Fachkräftemangel nach wie vor deutlich bemerkbar.

Festzustellen ist, dass sich die VHH auf dem Arbeitsmarkt in Konkurrenz zu anderen Arbeitgebern befindet. Deshalb investiert die VHH auch 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 der VHH als attraktive Arbeitgeberin.

In den vergangenen Jahren musste die VHH angesichts des damals vorherrschenden Arbeitnehmendenmarktes und der hohen Inflationsraten deutliche Zugeständnisse in den Tarifverhandlungen eingehen, welche sich auch auf die Produktivität ausgewirkt haben. Aufgrund des Aufwuchses des Personalbestandes im Fahrdienst, erhöht sich die

Wahrscheinlichkeit, dass in künftigen Tarifverhandlungen die Positionen und Interessenslagen der Arbeitgeberseite stärkeren Einfluss finden könnten.

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 bis ins Jahr 2027 sukzessive abnimmt.

Der Ende 2024 auslaufende Verkehrsvertrag (OD 1) konnte erfolgreich verhandelt und im Jahre 2025 abgeschlossen werden. Auch für den Verkehrsvertrag für das Teilnetz RZ 1-5 konnten im Dezember 2025 der Vertragsabschluss und die Verkehrsaufnahme umgesetzt werden. Derzeit befinden sich die übrigen Verträge in der Verhandlung der Neuvergabe, wobei Konsens mit den Aufgabenträgern darüber besteht, dass eine erneute Direktvergabe an die VHH gewollt ist. In den Vorjahren drohten die Bestandsverträge aufgrund der enormen inflatorischen Kostensteigerungen in dieser Zeit wirtschaftlich defizitär zu werden. Um für die Folgen Vorsorge zu treffen, wurden diesbezügliche Rückstellungen gebildet.

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.

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.

Investitions-/Infrastrukturrisiko

Es besteht das politische Ziel der FHH, bis 2030 die Busflotte auf emissionsfreie Antriebe umzubauen. 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.

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 2026. 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 in das Jahr 2026 bei den Fördergebern 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.

Rechtsrisiko/ Risiken aus Bauvorhaben

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen für die VHH weiterhin größere Rechtsstreitigkeiten.

a) ZOB Bergedorf

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. Die wesentlichen wirtschaftlichen Risiken insbesondere aus den Sanierungsmaßnahmen und der damit wertberichtigten Forderung gegenüber dem Versicherungsunternehmen der Gegenseite wurden im Jahresabschluss 2024 verarbeitet. Angestrebt wird die Abrechnung und Übergabe des Projektes Neubau-ZOB an die Eigentümerin FHH im Verlauf des Jahres 2026.

b) 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 der VHH durch den Kreis Pinneberg erwirkt. Im ersten Halbjahr 2026 wird eine städtebauliche Vereinbarung mit der Stadt Schenefeld angestrebt.

Für das Großbauvorhaben Realisierung Stellingener Moor (RSM) wurden die bisherigen Planungskosten angesichts neuer Anforderungen für eine kostengünstigere Erstellung des Neubauvorhabens wertberichtigt. Eine endgültige Investitionsentscheidung ist noch ausstehend.

Spionage- und Sabotagerisiken

Angesichts der zunehmenden Zahl der bekanntgewordenen Brandstiftungen gegen Produktions- und Lagereinrichtungen auf dem Stadtgebiet Hamburg, sowie der weiter steigenden Zahl der täglichen Cyberattacken und weitere Spionage- und Sabotageakte auf Unternehmen und Organisationen der öffentlichen Hand, schätzt die Geschäftsführung gegenwärtig das diesbezügliche Schadenspotential als sehr hoch ein.

3. Chancenbericht

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.

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.

Chancen des ÖPNV aus der Modernisierung der Tariflandschaft durch Deutschlandticket

Hinsichtlich der Tariflandschaft und der Vertriebswege stellt das Deutschlandticket historisch gesehen die bisher größte Revolution im ÖPNV dar. Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde die Attraktivität des ÖPNV gesteigert und die Fahrgastzahlen erhöht. Die Fahrgastzahlen haben das Vor-Coronaniveau überschritten. Die deutlich gestiegene Anzahl der Abonnenten (im hvv erstmalig über 1,2 Mio.) verstetigt die Einnahmen. Mit der erhofften stärkeren Nutzung des ÖPNV werden auch die

umweltspezifischen Ziele schneller erreicht und zudem die Zugangsbarrieren zum ÖPNV abgebaut werden können.

Im Jahr 2025 lag die Nachfrage im gesamten hvv etwa 1,2 % über der des Vorjahres. Trotz einer Preiserhöhung des Deutschlandtickets zum 1. Januar 2025 hat sich die Abonnentenzahl verstetigt. Aufgrund der Preisanpassung und einem gleichzeitig stabilen Kundenstamm sind die Fahrgeldeinnahmen abweichend von der Fahrgastnachfrage im Jahr 2025 stärker gestiegen. Die Tarifierung des Deutschlandtickets von 58 € auf 63 € zum 1. Januar 2026 könnte teilweise zur Abwanderung von Gelegenheitskunden zurück in den Bartarif des hvv-Tarifs (Einzelkarten, Tageskarten) führen.

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.

V. Prognosebericht

1. Voraussichtliche gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Nach zwei Jahren schrumpfender Wirtschaftsleistung zeichnete sich im Herbst 2025 eine leichte konjunkturelle Erholung auf niedrigem Niveau ab. Insgesamt erwartet die Bundesregierung für das laufende Jahr einen preisbereinigten Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von + 0,2 %. Zur Jahreswende 2025/2026 dürfte dann die binnenwirtschaftliche Dynamik an Fahrt aufnehmen, gestützt von den wirtschafts- und finanzpolitischen Maßnahmen der Bundesregierung. Im Jahr 2026 wird ein realer BIP-Zuwachs von 1,3 % und im Jahr 2027 von 1,4 % erwartet.

Laut der Ifo Konjunkturprognose Herbst 2025 liegt die Inflation 2025 am Ende bei 2,2 %, für 2026 wird von einer Inflationsrate von 2,1 % und für 2027 von 1,9 % ausgegangen.

Entgegen dem typischen Erholungsmuster wird dieses Mal nicht die Außenwirtschaft Träger der wirtschaftlichen Erholung sein, sondern die Binnennachfrage, insbesondere der private und öffentliche Konsum sowie Investitionstätigkeit. Eine stabile Preisentwicklung, deutliche Lohnsteigerungen und gezielte Kostenentlastungen von privaten Haushalten werden die real verfügbaren Einkommen in den kommenden Jahren stärken. Zusammen mit einer erwarteten Aufhellung der Situation auf dem Arbeitsmarkt dürfte sich die



Verbraucherstimmung verbessern und die Nachfrage in konsumnahen Dienstleistungsbereichen beleben. Ausrüstungs- und Bauinvestitionen werden in den kommenden Jahren auch aufgrund der steuerlichen Investitionsanreize, des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität, des Sondervermögens Bundeswehr und der Bereichsausnahme bei Verteidigungsausgaben Impulse erhalten und nach mehrjährigen Rückgängen eine Aufwärtsdynamik entfalten.

Chancen für eine günstigere Entwicklung bestehen insbesondere bei einer schnelleren bzw. stärkeren Materialisierung der fiskalischen Impulse oder einer Entspannung der geopolitischen bzw. der Handelskrisen. Etwaige Risiken für die erwartete wirtschaftliche Erholung ergeben sich vor allem aus der sprunghaften Handels- und Sicherheitspolitik der USA, verbunden mit möglichen Gegenreaktionen von Handelspartnern. Hemmnisse einer wirtschaftlichen Erholung könnten sich zudem aus einer Eskalation der geopolitischen Krisen oder einer möglichen stärker als erwarteten wirtschaftlichen Abschwächung wichtiger Handelspartner Deutschlands sein.

(Quellen: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) Herbstprojektion – 2024; ifo Konjunkturprognose Herbst 2025)

2. Entwicklung Leistungsangebot und Fahrzeuge

Für das Jahr 2026 ist eine Leistungsreduzierung von 919 Tsd. Fahrplankilometern (2 %) gegenüber dem Vorjahr geplant. Bei der Leistung im Hamburger Linienverkehr wird mit einer leichten Steigerung aufgrund der Einführung der Expressbus-Linie X21 gerechnet. Bei den Verkehrsverträgen im Hamburger Umland kommt es durch zusätzliche Bestellungen zu einer geplanten Mehrleistung, hierbei insbesondere im Teilnetz Ahrensburg. Im Bereich der Verkehre auf fremden Konzessionen wird mit einer Reduzierung geplant. Hintergrund ist die Umstellung der Metrobus-Linie 22 auf einen Gelenkbuseinsatz, mit der eine Reduzierung des Fahrtenangebots einhergeht, welche auch den im Auftrag der HOCHBAHN bedienten Teil der Linie betrifft. Bei den sonstigen Verkehren wird mit einer erheblichen Reduzierung (99 %) gerechnet, weil die umfangreichen Schienenersatzverkehre für die AKN zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen im Herbst 2025 beendet wurden. Im Laufe des Geschäftsjahres 2026 wird die Anzahl der Busse mit konventionellen Kraftstoffen durch Ausmusterung von Altfahrzeugen in Summe weiter sinken, während die E-Busflotte kontinuierlich ausgebaut wird. Eine nennenswerte Ausweitung des Leistungsangebots wurde weder im Jahr 2025 umgesetzt noch in der Planung für das Jahr 2026 und Folgejahre berücksichtigt.

3. Entwicklung Umsatz und Ergebnis

Das Ergebnis der Wirtschaftsplanung 2026 beträgt rd. -123 Mio. EUR, was einer Erhöhung des Jahresfehlbetrages von rd. 7,7 Mio. EUR im Vergleich zum Jahresergebnis 2025 entspricht.

Prognose

	Ist 2025	Plan 2026	Erw. Entwicklung 2027
Erlöse	206,4 Mio. EUR	205,0 Mio. EUR	214,7 Mio. EUR
EBIT	-115,6 Mio. EUR	-119,9 Mio. EUR	-121,9 Mio. EUR
Kostendeckung	64,60 %	62,82 %	63,28 %
Busse	775	843	-
Angestellte, gewichtet	2.806	2.793	-
Verlustübernahme durch HGV	115,3 Mio. EUR	123,0 Mio. EUR	125,9 Mio. EUR

Die Erlöse sinken in der Planung 2026 um rd. 1,3 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Neben steigenden Linieneinnahmen sinken die Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket sowie die Einnahmen aus Auftragsfahrten, Schienenersatzverkehren und Fahrzeugvermietungen. Außerdem sind in 2025 Sondereffekte, wie Pönale der Bushersteller und Auflösungen von Drohverlustrückstellungen, von in Summe rd. 7,1 Mio. EUR angefallen, welche in der Planung 2026 keine Berücksichtigung finden.

Der Materialaufwand wird um rd. 6,1 Mio. EUR sinken. Durch die Ausweitung der E-Busflotte wird der Strombedarf weiter steigen, wohingegen bei den konventionellen Kraftstoffen aufgrund steigender Dieselpreise keine deutliche Reduzierung erwartet wird. Durch die Inbetriebnahme neuer Busse und paralleler Ausmusterung älterer Fahrzeuge wird mit einem Rückgang im Materialverbrauch geplant. Ebenfalls sinken werden die Kosten der geplanten Vergabe an Busbetriebsleistungen aufgrund reduzierter Fremdvergaben und der Bus-Fremdinstandhaltungen. Die sonstigen Fremdleistungen steigen durch größere Um- und Neubau-Projekte auf den Betriebshöfen.

Die geplante Erhöhung der Personalkosten von rd. 11,8 Mio. EUR resultiert größtenteils aus tariflichen Erhöhungen sowie einem geplanten Personalaufbau.

Die geplanten steigenden Abschreibungen von rd. 6,1 Mio. EUR im Jahre 2026 liegen in den erwarteten Teilaktivierungen von Großprojekten und diversen Umbaumaßnahmen, die auch 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 Abschreibungen entsprechend beeinflussen.



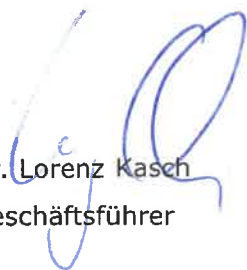
Die Position der sonstigen Aufwendungen reduziert sich gemäß der Planung um rd. 8,9 Mio. EUR gegenüber dem Ergebnis von 2025. In 2025 sind Einmaleffekte berücksichtigt, wie die Wertberichtigung der Bauprojekte RSM und Schenefeld in Höhe von 7,7 Mio. EUR, welche im Plan 2026 nicht übernommen wurden. Mit steigenden Aufwendungen wird u. a. im Bereich der Personalnebenkosten, sonstigen Dienstleistungen und Lizenzen gegenüber 2025 gerechnet. Bei den Versicherungsprämien, Mietkosten und sonstigen Aufwendungen wird hingegen mit sinkenden Aufwendungen im Vergleich zum Vorjahr gerechnet.

Das Finanzergebnis verschlechtert sich um rd. 3,4 Mio. EUR aufgrund von Zinseffekten aus den vorliegenden Pensionsgutachten und steigenden Zinsaufwendungen aus der unterjährigen Kreditaufnahme.

Auch wenn das Geschäftsjahr 2025 im erwarteten wirtschaftlichen Rahmen abgeschlossen wurde, sind die Herausforderung für die nächsten Jahre weiterhin groß. Die betrieblichen Unsicherheiten u. a. auf der Einnahmenseite durch mögliche sinkende Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket und die Kosten des Hochlaufs der E-Mobilität - einer noch nicht serienreifen Technologie - bleiben bestehen. Dazu die wirtschaftlich schwierige Situation in den Haushalten von Bund und Land, sowie geopolitische kritische Entwicklungen sind Punkte, die eine wirtschaftliche Planungssicherheit für die nächsten Jahre deutlich erschweren.

Hamburg, 06.05.2026

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH



Dr. Lorenz Kasch
Geschäftsführer



Dr. Britta Oehrich
Geschäftsführerin