

Hamburger Verkehrsverbund



Bericht 2012

Mehr als ein Ziel



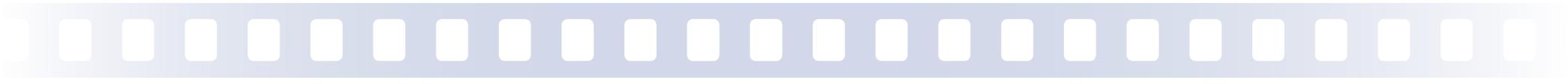


Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Filmfeste gibt es viele in Hamburg und sie widmen sich immer einem ganz bestimmten Thema oder Genre. Aber eines kommt immer zu kurz: „Hamburger Helden, die uns am meisten bewegen.“

Deshalb hat der HVV in diesem Geschäftsbericht ein eigenes „Filmfest“ ausgerufen, um diesen Helden der Schiene, des Wassers und der Straße ein filmisches Denkmal zu setzen. Wir zeigen Ihnen auf den folgenden Seiten die Stars in ihren besten Filmen.

Vorhang auf, wir wünschen Ihnen gute Unterhaltung.



Inhalt

GRUSSWORT

Arbeiten für die Zukunft 4

VORWORT

Zukunft durch Wachstum und Innovation 5

ANGEBOT UND SERVICE

Kapazitäts- und Leistungserweiterungen 8

Busbeschleunigung 9

Neuer S-Bahn-Vertrag 2018 bis 2033 10

Vorentwurfsplanung S4 10

Standardisierte Bewertung S21 11

Erste Bilanz zum Einstieg vorn 11

Ergebnisse der Qualitätssteuerung 2012 11

HVV-Garantie 12

Alkoholkonsumverbot und Sicherheitspartnerschaft 12

ADFC-HVV-Faltrad 12

Komplementäre Mobilität 13

TARIF UND VERTRIEB 14

eTicketing – Marktstart HVV-Card 16

Einführung des mobilTickets 17

WERBUNG UND KOMMUNIKATION 18

QR-Codes auf Fahrplanaushängen im Busbereich 20

Plattdeutsche HVV-Kampagne 20

HVV-Kundenbindung 22

ÖPNV-Kundenbarometer 22

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN 24

Rekordwerte bei Fahrgastzahlen und Einnahmen 26

Organisation des Hamburger Verkehrsverbundes 28

Entsprechenserklärung 2012 zum HCGK 29

Daten der Verkehrsunternehmen im HVV 2012 30

Daten des Verbundes 31

Impressum 31

Grußwort

Arbeiten für die Zukunft

Seit 2007 hat die Zahl der Fahrgäste im Hamburger Verkehrsverbund um rund 100 Millionen auf jetzt 717,2 Millionen zugelegt, 2,9 Prozent oder 20,5 Millionen Fahrgäste mehr als im Jahre 2011. Damit die Fahrgäste auch weiterhin in gewohnter Qualität ihre Ziele erreichen können, strengen sich die Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und der HVV sehr an:

Das vom Hamburger Senat und der Bürgerschaft mit 259 Millionen Euro unterstützte Programm zur Optimierung des Busverkehrssystems nimmt Formen an. Auf der MetroBus-Linie 5 wurden die ersten Kreuzungen umgebaut; die Lichtsignalanlagen werden so geschaltet, dass die Busse möglichst ohne zusätzlichen Stopp bis zur nächsten Haltestelle durchfahren können. Die Busbuchten werden nach Möglichkeit zurückgebaut, damit Fahrgäste bequemer einsteigen können und für Fußgänger mehr Raum entsteht. Ziel ist es, die Kapazitäten der Busse durch die Beschleunigung zu erhöhen, indem sie kontinuierlicher fahren können.

Mit der Aufnahme des Betriebes der U4, unter anderem der Einführung der StadtBus-Linie 111 entlang der Elbe, der Verdichtung des Taktes auf der MetroBus-Linie 6 sowie der Weiterführung der MetroBus-Linie 3 nach Rothenburgsort/Tiefstack hat der HVV die größte Angebotsausweitung seit Einführung des MetroBus-Systems im Jahr 2001 vorgenommen.

Mit dem Abschluss eines neuen Verkehrsvertrages mit der S-Bahn Hamburg GmbH für die Jahre 2018 bis 2033 ist auch dieser Verkehrssektor langfristig gesichert, und das zu besonders guten Konditionen: unter anderem fällt der Zuschuss der Aufgabenträger deutlich geringer aus als nach den bestehenden Verträgen. Die Fahrzeuge der Baureihe 474 werden modernisiert, indem unter anderem ein Durchgang zwischen den Waggons geschaffen wird. Außerdem kommen ab Ende 2018 sechzig neue Kurzzüge zum Einsatz. Ganz wesentlich ist aber, dass zum Vertragsende sämtliche Fahrzeuge diskriminierungsfrei allen Wettbewerbern zur Verfügung gestellt werden müssen.

Und wir arbeiten weiter für die Zukunft: Die U4 wird bis an die Elbbrücken verlängert und mit der S-Bahn verknüpft, die S4 wird von den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg auf der Strecke zwischen Hasselbrook und Bad Oldesloe geplant und auch die Planungen für die Elektrifizierung der Strecke nach Kaltenkirchen werden fortgeführt. Denn wir wollen auch in Zukunft jedes Jahr zusätzliche Fahrgäste für einen attraktiven und umweltfreundlichen ÖPNV gewinnen.



Andreas Rieckhof

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation der Freien und
Hansestadt Hamburg

Aufsichtsratsvorsitzender
Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Zukunft durch Wachstum und Innovation

Im Geschäftsjahr 2012 hat der HVV mit einer Note von 2,61 den besten Wert in der Kundenzufriedenheit seit Einführung des ÖPNV-Kundenbarometers 1999 erreicht. Dies zeigt, dass das Konzept des HVV und seiner Verkehrsunternehmen aufgeht: angemessene Fahrpreisentwicklung in Verbindung mit steigender Qualität unseres Angebotes. Unsere Fahrgäste honorieren das durch steigende Nachfrage.

Ein moderner Vertrieb erleichtert den Zugang zu unseren Produkten. Der Ausbau elektronischer Vertriebswege ist dabei das Mittel der Wahl. Seit Oktober 2012 können Fahrkarten über die HVV-App gekauft werden. Für Gelegenheitskunden ist dies die einfachste Möglichkeit, unsere Busse und Bahnen zu nutzen – Fahrziel angeben, Fahrkarte herunterladen, fahren.

Parallel dazu bauen wir das elektronische Ticket aus, das nach einer erfolgreichen Pilotphase im Bezirk und im Landkreis Harburg das wesentliche Vertriebsselement im HVV werden soll.

Subjektive Sicherheit im ÖPNV ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass sich unsere Kunden bei uns wohl fühlen. Seit zwei Jahren ist der HVV Partner in der Hamburger Sicherheitspartnerschaft, in der Bundes- und Landespolizei sowie die Sicherheits-

dienste von Hochbahn und S-Bahn eng zusammenarbeiten. In Verbindung mit der Aufstockung des Sicherheitspersonals ist dies der richtige Weg, um die objektive und die gefühlte Sicherheit in unseren Verkehrsmitteln zu verbessern.

Neu im HVV ist das von der Hamburger Hochbahn AG entwickelte Produkt „Switchh“, das unseren Kunden die Möglichkeit bietet, ihre innerstädtische Mobilität einfach mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu organisieren. An zentralen Mobilitätspunkten werden Carsharing-Produkte, Leihwagen und Stadtrad als Ergänzung zu Bussen und Bahnen angeboten. Auch diese Produkte sind einfach und elektronisch via HVV-App oder Website zugänglich.

Das ist das Erfolgsrezept: solider Ausbau des bestehenden Systems gepaart mit Innovation.



Lutz Aigner



Dietrich Hartmann

Geschäftsführer
Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Angebot und Service

- **Kapazitäts- und Leistungserweiterungen**
- **Busbeschleunigung**
- **Neuer S-Bahn-Vertrag 2018 bis 2033**
- **Vorentwurfsplanung S4**
- **Standardisierte Bewertung S21**
- **Erste Bilanz zum Einstieg vorn**
- **Ergebnisse der Qualitätssteuerung 2012**
- **HVV-Garantie**
- **Alkoholkonsumverbot und Sicherheitspartnerschaft**
- **ADFC-HVV-Faltrad**
- **Komplementäre Mobilität**





KINO 1

Angebot und Service

Kapazitäts- und Leistungserweiterungen

U-Bahn

Nach fünf Jahren Bauzeit wurde die U4 am 28. November 2012 feierlich eröffnet. Bis zum Fahrplanwechsel Anfang Dezember 2012 hatten Fahrgäste die Möglichkeit, kostenlos vom Jungfernstieg in die HafenCity zu fahren, bevor dann der Regelbetrieb begann. Die Strecke der U4 führt von Billstedt über Jungfernstieg in die HafenCity. Bis zur Haltestelle Jungfernstieg fährt die U4 auf der gleichen Strecke wie die U2 und erhöht auf diesem stark nachgefragten Abschnitt die Kapazitäten. Ab Jungfernstieg nutzt die U4 die zwei aus früheren Planungen existierenden Bahnsteige und Tunnelröhren. Nach vier Minuten Fahrtzeit wird die Station Überseequartier erreicht, die einer Unterwasserwelt nachempfunden ist. Der nächste Abschnitt führt zur vorläufigen Endhaltestelle HafenCity Universität. Diese Haltestelle erinnert mit kubischen Lichtobjekten an der Decke, die Containern ähneln, an die Bedeutung des Hafens für Hamburg. Die Bauarbeiten für eine Weiterführung der Linie in Richtung Elbbrücken haben bereits begonnen.

Bus

Die neue Hafenrandlinie (StadtBus 111) fährt im 20-Minuten-Takt vom Bahnhof Altona in die HafenCity. In Kombination mit der U4 ist die HafenCity damit gut erschlossen.

Aufgrund der weiter steigenden Nachfrage im Busbereich wurden kurzfristige Anpassungen im Leistungsangebot vorgenommen. So wurde die MetroBus-Linie 3 bis Rothenburgsort/Tiefstack verlängert und die MetroBus-Linie 21 auf einen Betrieb mit 15-Meter-Bussen umgestellt. Zudem wurden noch viele weitere Maßnahmen ergriffen.

Fähre

Die neue Fährlinie 72 verbindet den Anleger Elbphilharmonie mit den Landungsbrücken und der Arningstraße am südlichen Elbufer. Die Fähre 73 wurde bis zur Ernst-August-Schleuse in Wilhelmsburg verlängert. Der Halt Sandtorhöft wurde auf-

gegeben und der Betrieb der Linie 62 zwischen Finkenwerder und den Landungsbrücken eingerichtet.

Das gesamte HVV-Verkehrsangebot in der HafenCity zeigt das Schaubild im Überblick:



Busbeschleunigung

Bedienung des Harburger Hafens

Das Gebiet des Harburger Hafens entwickelt sich zu einem Dienstleistungszentrum. Darüber hinaus ist in diesem Bereich umfangreicher Wohnungsbau geplant.

Um eine direkte Anbindung einzurichten und die Standorte der TU Harburg in Heimfeld und im Binnenhafen direkt miteinander zu verbinden, wurde ein Teilbetrieb der StadtBus-Linie 142 über einen neuen Linienweg verlängert.

Die Planung der Maßnahmen zur Busbeschleunigung wurde mit den MetroBus-Linien 4 und 21 rund um den Eidelstedter Platz sowie auf der MetroBus-Linie 5 im gesamten Streckenverlauf vertieft. Als erste bauliche Maßnahmen haben der Umbau und die teilweise Verlegung der Haltestellen an der Staatsbibliothek und an der Gärtnerstraße begonnen. Weitere Baumaßnahmen an der Haltestelle Bezirksamt Eimsbüttel und am Siemersplatz werden vorbereitet.

Mit den Planungen zu weiteren Beschleunigungsmaßnahmen auf den MetroBus-Linien 2 und 3 sowie den Linien 6 und 7 wurde ebenfalls begonnen. Die Entscheidung des Hamburger Senats für eine grundlegende Optimierung des Bussystems bei steigender Fahrgastnachfrage wird in den kommenden Jahren zu deutlichen Verbesserungen für die Fahrgäste führen. Die Beschleunigung dient dazu, mehr Kapazitäten bereitzustellen, die Regelmäßigkeit im Betriebsablauf sicherzustellen und die Reisezeiten zu verkürzen.

Im Rahmen der Busbeschleunigung sind auch Anpassungen an den Haltestellen geplant. Ziel ist es, den Fahrgästen mit Rollator oder Rollstuhl einen möglichst niveaugleichen und autarken Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Dies erfordert geringe Spaltbreiten und Stufenhöhen zwischen Fahrzeugen und Haltestellen, damit auf den Einsatz der Rampen im Bus weitestgehend verzichtet werden kann. Vor diesem Hintergrund wurde die Verwendung des „Kasseler Sonderbords Plus“ getestet, das eine Höhe von 22 cm über Straßenoberfläche aufweist und durch seine Form ein dichtes Heranfahren an den Bordstein ermöglicht. Die ersten Ergebnisse waren positiv.



Angebot und Service

Neuer S-Bahn-Vertrag 2018 bis 2033

Der im Jahr 2007 abgeschlossene Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Hamburg GmbH endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Für die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein gelten heute gesonderte Verkehrsverträge. Nachdem die drei Länder sich entschlossen hatten, einen neuen Verkehrsvertrag für die S-Bahn-Verkehrsleistungen zu vergeben, beauftragte der federführende Aufgabenträger Hamburg den Hamburger Verkehrsverbund, das Vergabeverfahren durchzuführen. Die von der zuständigen Hamburger Behörde und dem HVV gegründete Projektgruppe entschied sich unter Beteiligung der zuständigen Stellen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein für ein Verhandlungsverfahren, da das Fachwissen der Bieter für schwierige Punkte herangezogen werden musste. Dies betraf insbesondere die Zugriffsrechte der Länder auf die Fahrzeuge nach Auslaufen des Verkehrsvertrages und die Festschreibung eines wettbewerbsfreundlichen Übergangsszenarios im Jahre 2033.

Im Verhandlungsverfahren meldete sich allein die S-Bahn Hamburg GmbH. Nach zwei Verhandlungsrunden mit 17 Verhandlungsgesprächen wurden die Vergabeunterlagen abschließend überarbeitet. Die S-Bahn Hamburg GmbH legte am 11. Februar 2013 ein finales Angebot vor. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg sowie die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen beschlossen, das Angebot anzunehmen. Der ab 2018 geltende Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Hamburg GmbH wurde am 28. Juni 2013 von Hamburgs Erstem Bürgermeister, Olaf Scholz, und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, unterschrieben.

Insgesamt ergibt sich eine deutliche Kostenersparnis für die drei Bundesländer. Das Ziel, spätestens Ende 2033 in Bezug auf die Fahrzeuge vollkommene Wettbewerbsgleichheit für alle teilnehmenden Verkehrsunternehmen sicherzustellen und Vorsorge für Leistungsverbesserungen und -ausweitungen zu ermöglichen, wurde vollständig erreicht: Sämtliche Fahrzeuge, die die Aufgabenträger Ende 2033 benötigen, werden ihnen zu definierten Konditionen zur Verfügung gestellt. Außerdem besteht eine Option für die Aufgabenträger, weitere Fahrzeuge zu festgelegten Konditionen zu bestellen. Schließlich verpflichtet sich die S-Bahn Hamburg GmbH, Fahrzeuge, die ab Ende der 2020er Jahre als Ersatz für die Baureihe 474 neubestellt werden müssen, in Betrieb zu nehmen und jedem Wettbewerbsteilnehmer diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen.

Vorentwurfsplanung S4

Bei diesem Projekt, auch als S4 Ost (Hamburg–Ahrensburg–Bad Oldesloe) bezeichnet, stand das Jahr 2012 im Zeichen der Vorentwurfsplanung der Infrastruktur zwischen der Ausfädelung aus der S1-Strecke in Hasselbrook und dem Linienendpunkt in Bad Oldesloe. Zwei Planungsbüros entwickelten im Auftrag der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein die Infrastruktur mit folgenden wesentlichen Merkmalen:

- zwei eigene Gleise für die S-Bahn zwischen Hasselbrook und Ahrensburg und ein separates S-Bahn-Gleis zwischen Ahrensburg und Bargteheide
- mehrere neue Stationen sowie Ausbau der vorhandenen Stationen
- Anpassung der parallelen Fernbahngleise
- umfangreicher Lärmschutz

Der Vorentwurfsplanung folgt voraussichtlich als nächster Arbeitsschritt eine standardisierte Bewertung. Mit diesem Bewertungsverfahren wird das volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis eines Projektes ermittelt. Danach kommen die Entwurfsplanung sowie voraussichtlich ab 2015 das Planfeststellungsverfahren. Im Rahmen dieser Arbeiten sind noch Änderungen am aktuellen Planungsstand möglich.

Standardisierte Bewertung S21

Im Jahr 2012 begann die Standardisierte Bewertung bezüglich einer möglichen Verlängerung der S21 nach Kaltenkirchen. Dem Vergleichsfall ohne S-Bahn (Ohnefall) werden bei diesem Projekt zwei Mitfälle gegenübergestellt:

- Mitfall 1: Verschwenkung der S21 Aumühle–Elbgaustraße in Eidelstedt nach Kaltenkirchen mit Kompensation der entfallenden Verbindung nach Elbgaustraße durch eine zusätzliche Linie in den Hauptverkehrszeiten und alternierenden Fahrten nach/von Kaltenkirchen beziehungsweise Elbgaustraße zu den anderen Verkehrszeiten
- Mitfall 2: Flügelzugkonzept bei der S21 in Eidelstedt (analog zur S1 in Ohlsdorf) mit zwei Zugteilen nach/von Kaltenkirchen beziehungsweise Elbgaustraße.

Ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis nach der Standardisierten Bewertung ist Voraussetzung für die weiteren Planungsschritte, beginnend mit der Entwurfsplanung.

Erste Bilanz zum Einstieg vorn

Im Rahmen des neuen Prüfkonzeptes wurde im März 2012 der Einstieg vorn im gesamten HVV mit Ausnahme der MetroBus-Linien 4, 5 und 6 eingeführt.

Nach einem Jahr zeigt sich deutlich der Erfolg der Maßnahmen. Wiederholte Fahrkartenkontrollen in festgelegten Gebieten ergaben, dass die Schwarzfahrerquoten im Busbereich halbiert werden konnten. Die Maßnahmen des Prüfkonzeptes zeigten auch im Schnellbahnbereich positive Auswirkungen.

Die jährlichen Verluste durch Schwarzfahren konnten um 10 Millionen Euro reduziert werden. Auffällig waren dabei die zeitweise zweistelligen Verkaufszuwächse bei Einzelkarten im Kurzstrecken- und Nahbereich.

Auch im Abonnement sind deutliche Erfolge sichtbar. So sind seit Einführung des Einstiegs vorn unter Abzug der normalen Nachfragesteigerung rund 4.500 neue Abonnenten zu verzeichnen.

Im Rahmen des Prüfkonzeptes werden der HVV und die Verkehrsunternehmen mit flexiblen Maßnahmen die Schwarzfahrerquoten weiter senken und verstärkt gegen Fahrkartenmanipulationen und -fälschungen vorgehen.

Ergebnisse der Qualitätssteuerung 2012

Das seit Anfang 2008 im Kernbereich des HVV angewandte Qualitätssteuerungsverfahren wurde auch im Jahr 2012 in vollem Umfang durchgeführt. Bei den Verkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn AG, S-Bahn Hamburg GmbH, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG, der Hadag Seetouristik und Fährdienst AG sowie der KVIP Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH werden in den Bereichen Kundenzufriedenheit, Qualitätstests und Pünktlichkeit Qualitätskennwerte erhoben und finanziell bewertet. Dabei werden schlechte Leistungen unterhalb der vereinbarten Zielvorgaben mit einem Malus belegt, während Boni ausgelobt werden, wenn die Zielvorgabe übertroffen wird. Neben den oben genannten Unternehmen sind auch die Autokraft GmbH sowie der Verkehrsbetrieb Die Linie GmbH mit Teilen ihrer Verkehrsleistungen über gewonnene Ausschreibungslose im Busverkehr der Kreise Stormarn und Pinneberg an dem System beteiligt.

Die Ergebnisse des Jahres 2012 liegen insgesamt auf dem gleichen hohen Niveau wie im Jahr 2011. In der Gesamtbetrachtung zeigt sich ein deutlicher Bonusüberschuss, weil viele Zielvorgaben übererfüllt worden sind. Erfreulich ist, dass vor allem der Bereich Kundenzufriedenheit mit einem hohen Bonusüberschuss maßgeblich zu diesem positiven Bild beiträgt. Insbesondere mit der Sauberkeit und dem Zustand von Haltestellen und Fahrzeugen sind die Fahrgäste überdurchschnittlich zufrieden. Dies gilt für alle Verkehrsmittel gleichermaßen. Nach wie vor auf hohem Niveau liegt auch die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit bei Bussen und Schiffen. Die gemessenen Pünktlichkeitswerte der U-Bahn sind mit 98,03 Prozent sehr gut und auch die S-Bahn hat wiederholt die Zielvorgabe des Verbundes mit einem Wert von 95,13 Prozent erfüllt. Beide Werte liegen auch im bundesweiten Vergleich an der Spitze.

Angebot und Service

HVV-Garantie

Mit der im Januar 2011 eingeführten HVV-Garantie bietet der HVV seinen Fahrgästen als erster großer Verkehrsverbund eine umfassende Pünktlichkeitsgarantie an. Die HVV-Garantie verspricht eine Entschädigung in Höhe von mindestens 50 Prozent des Fahrpreises, wenn das Fahrtziel mehr als 20 Minuten zu spät erreicht wird. Unsere Fahrgäste haben sich inzwischen mit dem neuen Angebot weiter vertraut gemacht, was unter anderem daran deutlich wird, dass der Anteil nicht abgeholter Entschädigungen von 17 auf 10 Prozent gesunken ist. Auch die Reaktionen in den Servicestellen sind weiterhin positiv. Die verständliche Verärgerung über Verspätungen, die in der Mehrzahl gar nicht in den Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen fallen, konnte durch die Garantie gemildert werden.

Alkoholkonsumverbot und Sicherheitspartnerschaft

Eine Befragung zum 2011 eingeführten Alkoholkonsumverbot und zu verschiedenen Sicherheitsaspekten hat ergeben, dass die Bekanntheit und die Akzeptanz des Alkoholkonsumverbotes weiter gestiegen sind.

Nicht nur die Atmosphäre und die Sauberkeit in den Zügen und Bahnhöfen haben sich seither nach Ansicht der Fahrgäste verbessert. Auch auf das subjektive Sicherheitsempfinden hat das Alkoholkonsumverbot nach Meinung von immerhin mehr als 40 Prozent der Befragten einen positiven Effekt.

Kernpunkte der Vereinbarung über eine Partnerschaft zur Erhöhung der Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg waren zum einen die Aufstockung des Sicherheitspersonals um 110 Mitarbeiter, zum anderen die Intensivierung der Zusammenarbeit der operativ tätigen Partner. So wird ein gemeinsames Lagebild erstellt, das eine aufeinander abgestimmte Einsatz- und Kräfteplanung ermöglicht.

Mit der Sicherheitspartnerschaft ist eine Entwicklung angestoßen worden, deren positive Wirkungen sich sowohl objektiv wie auch subjektiv messen lassen. So haben sich die polizeilich erfassten Vorfälle im zweiten Halbjahr 2012 gegenüber dem zweiten Halbjahr 2011 um rund ein Viertel verringert. Parallel dazu haben auch die Zufriedenheitswerte der Kunden hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsgefühls eine positive Richtung eingeschlagen.

ADFC-HVV-Faltrad

Die möglichst nutzerfreundliche Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad ist ein wichtiges Handlungsfeld der Radverkehrsstrategie in Hamburg. Neben dem Ausbau von Bike+Ride-Anlagen und dem Stadrad-Leihsystem gehört dazu auch die Möglichkeit, das eigene Rad in den Schnellbahnen zu transportieren.

Allerdings ist die Fahrradmitnahme im HVV in den Bussen sowie in den U-, S-, und A-Bahnen werktags von 6 bis 9 Uhr und von 16 bis 18 Uhr aus Kapazitätsgründen nicht erlaubt. Nur zusammengeklappte Räder können jederzeit kostenlos mitgenommen werden.

Deshalb bieten der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und der HVV jetzt gemeinsam ein Faltrad an, das für die tägliche Kombination mit dem ÖPNV besonders gut geeignet ist. Vertrieben durch ausgewählte Fachhändler und mit einem Preisvorteil von bis zu 200 Euro hat das ADFC-HVV-Faltrad bereits in den ersten Wochen mehr als 300 Käufer überzeugt.

Komplementäre Mobilität

Der Trend zum urbanen Wohnen wird in Hamburg durch eine anhaltend hohe Wohnungsnachfrage deutlich. Gleichzeitig wächst die Bereitschaft vieler Menschen, auf einen eigenen PKW zu verzichten. Aber auch für Pendler aus dem Umland führen die Straßenverhältnisse immer häufiger zu längeren Reisezeiten, als dies im öffentlichen Nahverkehrsangebot der Fall ist. Hinzu kommen stark steigende Kosten für den Unterhalt des eigenen PKW sowie soziografische Veränderungen, die eine ÖPNV-Nutzung begünstigen. Die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes führt unmittelbar dazu, dass mehr Pendler umsteigen.

Der Trend zum Verzicht auf einen eigenen PKW kann verstärkt werden, wenn das Gesamtangebot aus ÖPNV und anderen komplementären Mobilitätsmöglichkeiten weiter verbessert wird.

Bei Reiseketten in Ballungsräumen werden zunehmend unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel miteinander kombiniert. Dies macht eine Vernetzung des ÖPNV-Systems mit anderen Elementen komplementärer Mobilität wie zum Beispiel Carsharing, Taxi und Fahrradverleih notwendig.

Preiswerte und bequem nutzbare Angebote komplementärer Mobilität stärken das ÖPNV-System, da sie den Verzicht der Stadtbewohner auf den eigenen PKW als permanente Rückfallebene individueller Mobilität fördern.

Kern der Mobilität in Hamburg werden auch künftig die Busse, Bahnen und Fähren des HVV sein. Dies gilt insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr.

Um eine optimale Reisekette aus ÖPNV-Angeboten und komplementärer Mobilität zu bilden, will die Hamburger Hochbahn AG als größter Partner im HVV an Mobilitäts-Service-Punkten alle ergänzenden Service-Leistungen für den ÖPNV-Kunden organisieren und anbieten. Kurze Wege zwischen Stellplätzen für innovative Carsharing-Anbieter, Kurzzeit- und Wochenendmietwagen, dem Leihfahrradsystem, Fahrradstellplätzen und dem ÖPNV sollen den komfortablen Zugriff auf das für den jeweiligen Mobilitätsbedarf am besten geeignete Verkehrsmittel ermöglichen.

In einem ersten Schritt hat die Hochbahn den HVV-Knotenpunkt Berliner Tor als Pilotstandort zu einem Mobilitäts-Service-Punkt ausgebaut. Darüber hinaus wird noch im Jahr 2013 die Realisierung von bis zu vier weiteren Mobilitäts-Service-Punkten angestrebt.

Das Angebot für Mobilitätsketten hat den Namen „Switchh“ bekommen, der die Wechselmöglichkeit zwischen den Verkehrsmitteln symbolisiert. Grundkonzept des Tarifproduktes für Switchh ist die Ergänzung der bestehenden HVV-Abonnements um eine „Plus“-Leistung, durch die der Kunde die Möglichkeit erhält, Rabatte bei weiteren Mobilitätsdienstleistern zu erhalten.

Aufbauend auf der vorhandenen HVV-App wurde eine Mobilitätsplattform zur Integration und Verknüpfung der komplementären Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV entwickelt.

Registrierung, Information, Buchung sowie Nutzungs- beziehungsweise Abrechnungsdaten werden für die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen mittels der Mobilitätsplattform zusammengeführt und dem Kunden auf einen Blick zugänglich gemacht.



Tarif und Vertrieb

- *eTicketing – Marktstart HVV-Card*
- *Einführung des mobilTickets*

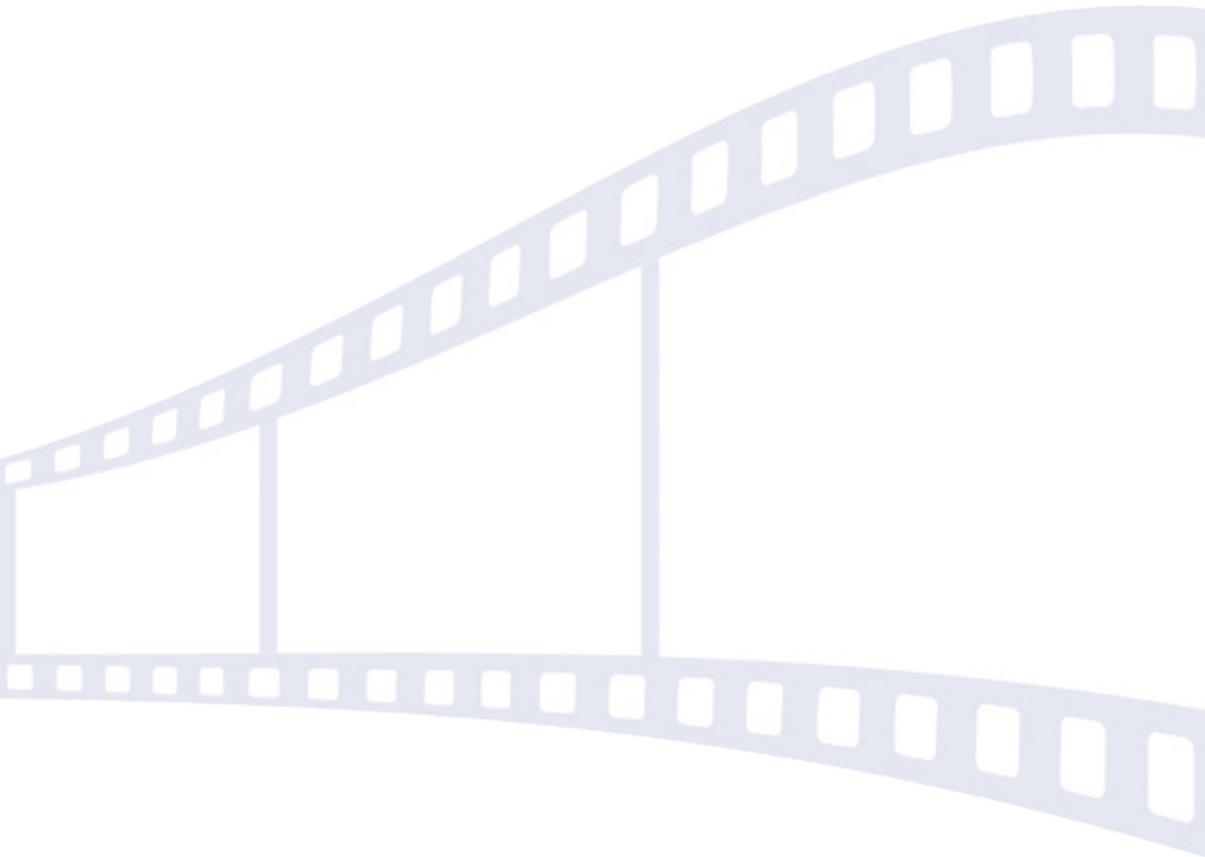


KINO 2

N DIE U-BAHN



Tarif und Vertrieb



eTicketing – Marktstart HVV-Card

Nach Einführung der neuen elektronischen Kundenkarte in Verbindung mit einem neuen Tarifangebot für Gelegenheitsnutzer zum Jahreswechsel 2011/12 hat der HVV Marktresonanz und Kundenreaktionen gründlich analysiert. Dabei hat sich gezeigt, dass der monatliche Grundpreis vielfach kritisch gesehen wird und potenzielle Kunden von einer Anmeldung abhält.

Der HVV hat daher den Tarif so verändert, dass kein Grundpreis mehr erforderlich ist. Neben dem Komfort der bargeldlosen Zahlung erhält der Kunde mit seiner Monatsrechnung nun drei Prozent Rabatt auf alle Umsätze. Ende Oktober 2012 wurde die neu gestaltete Kundenkarte, jetzt unter dem Namen „HVV-Card“, mit dem angepassten Tarifmodell für Gelegenheitsnutzer im Rahmen eines Pilotprojekts in Harburg eingeführt.

Das neue Produkt wurde sehr gut angenommen. So haben sich inzwischen etwa 3.500 Kunden registriert. Positiv bewertet wird neben der bargeldlosen Zahlungsmöglichkeit vor allem die transparente Gestaltung des Preismodells.

Einführung des mobilTickets

Seit November 2012 können auch Fahrkarten direkt aus der HVV-App für IOS und Android erworben werden. Zusätzlich ist dies für alle übrigen internetfähigen Handys über eine mobilisierte Variante des vorhandenen Onlineshops möglich. Voraussetzung ist eine Anmeldung über *MeinHVV*, stationär am PC oder direkt am Handy.

Die Resonanz auf das neue Angebot ist sehr positiv. So liegt der monatliche Umsatz zusammen mit dem HVV-Anteil beim Handyticket Deutschland inzwischen bei rund 300.000 Euro mit steigender Tendenz.

Allzeit fahrbereit!

Ihr Smartphone wird zur Fahrkarte: mit dem neuen mobilTicket.

Neu

- Einfach die HVV-App oder m.hvv.de nutzen
- Einfach Einzel-, Tages- und Wochenkarten sowie Ergänzungskarten kaufen
- Infos unter hvv.de/mobilticket

Neu

Werbung und Kommunikation

- *QR-Codes auf Fahrplanaushängen im Busbereich*
- *Plattdeutsche HVV-Kampagne*
- *HVV-Kundenbindung*
- *ÖPNV-Kundenbarometer*

**Kevin allein
in der
S-Bahn**





ENTDECKE DEINE WELT
MIT DEM HVV



Werbung und Kommunikation

QR-Codes auf Fahrplanaushängen im Busbereich

Zum Fahrplanwechsel 2012/13 wurden alle Fahrplanaushänge an den Bushaltestellen mit QR-Codes versehen. Diese informieren über die nächsten Abfahrten aller an der jeweiligen Haltestelle verkehrenden Linien.

Die Codes können mit jedem Smartphone, auf dem ein QR-Code-Reader vorhanden ist, eingescannt werden und sind nach dem erstmaligen Einlesen gespeichert. Bei erneutem Öffnen werden die Informationen automatisch zeitlich aktualisiert auf dem Smartphone dargestellt.

Die oben auf der Anzeigeseite stehenden Buttons für die einzelnen Verkehrsmittel ermöglichen es, die jeweiligen Abfahrtszeiten wunschgemäß zu filtern.

Zurzeit werden die Abfahrtszeiten noch als Sollzeiten dargestellt. Sobald Echtzeitdaten im HVV zur Verfügung stehen, werden über die QR-Codes auch die „echten“ Abfahrtszeiten ausgegeben. Das bedeutet dann, dass beispielsweise aktuelle Informationen über verspätete Abfahrten erhältlich sind.



Der neue Service kann übrigens auch ohne QR-Code-Reader genutzt werden: Auf m.hvv.de unter „Fahrpläne“ kann der Abfahrtsmonitor nach manueller Eingabe des Haltestellennamens angezeigt werden und natürlich ist auch über die HVV-App ein Abfahrtsanzeiger erreichbar.

Plattdeutsche HVV-Kampagne

Im Jahr 2012 kommunizierte der HVV seine Werbebotschaften auf Hamburger Plattdeutsch. Die Illustration der Kampagne übernahm der bekannte norddeutsche Künstler Wolf-Rüdiger Marunde.

Die rechts gezeigten Motive waren abwechselnd unter anderem auf City-Light-Plakat-Flächen im HVV-Großbereich zu sehen.

Der Erfolg der HVV-Werbeaktivitäten wurde im Jahr 2012 durch eine Werbeerfolgskontrolle in Hamburg und den Umlandkreisen nachgewiesen. In Hamburg konnten sich im November 57 Prozent der Befragten an Werbung des HVV erinnern, während es im Juni erst 52 Prozent waren. Im Jahr 2013 wird die Plattdeutsch-Kampagne fortgesetzt.



***Wenn Wedder is, kann
een dat ok geneten.***



Hier gibt's die Übersetzung und Ihre Fahrplanauskunft.
Noch mehr Service finden Sie auf hvv.de

Mehr als ein Ziel



***Kummst du mit de
S-Bahn, is de
Parksituatschoon ideol.***



Hier gibt's die Übersetzung und Ihre Fahrplanauskunft.
Noch mehr Service finden Sie auf hvv.de

Mehr als ein Ziel



***Wenn nix mehr löppt,
löppt de HVV.***



Hier gibt's die Übersetzung und Ihre Fahrplanauskunft.
Noch mehr Service finden Sie auf hvv.de

Mehr als ein Ziel



***De T
bitie
ümm***



Hi
No

Werbung und Kommunikation

HVV-Kundenbindung

Im Rahmen der Entwicklung des HVV-Kundenbindungskonzeptes wurden eine quantitative und eine qualitative Analyse durchgeführt und Lücken und Handlungsmöglichkeiten für eine HVV-Kundenansprache identifiziert. Eine wichtige Unterscheidung dabei war die Differenzierung nach den Zielgruppen „Jugendliche“, „Abonnement“ und „Großkundenabonnement“. Um diese Zielgruppen besser ansprechen zu können, wurden inhaltlich zusammenhängende Arbeitspakete definiert.

Diese sind:

- Allgemeines rund um das Thema Abo
- Aboeinstieg
- Abobetreuung
- Jugendliche
- Großkundenabonnement

Die Umsetzung einzelner Maßnahmen aus diesen Arbeitspaketen hat bereits im Jahr 2012 begonnen. Dem Tarifprodukt Abo wurde mit dem Würfel ein visuelles Gesicht (Keyvisual) gegeben. Auf diesem

Würfel stehen alle guten Eigenschaften eines Abonnements beim HVV.

Weitere Maßnahmen sind unter anderem:

- Infolyer für Neubürger
- auffällige Aufsteller in Servicestellen
- Abowerbeplakate und Flyerauslage in Bussen im Umland
- Begrüßungsmappen für Abonnenten
- Upgrademailings

Alle Maßnahmen werden zunächst in kleinen Auflagen ausprobiert und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit geprüft, bevor sie in die verbundweite Abonnentenbetreuung integriert werden.



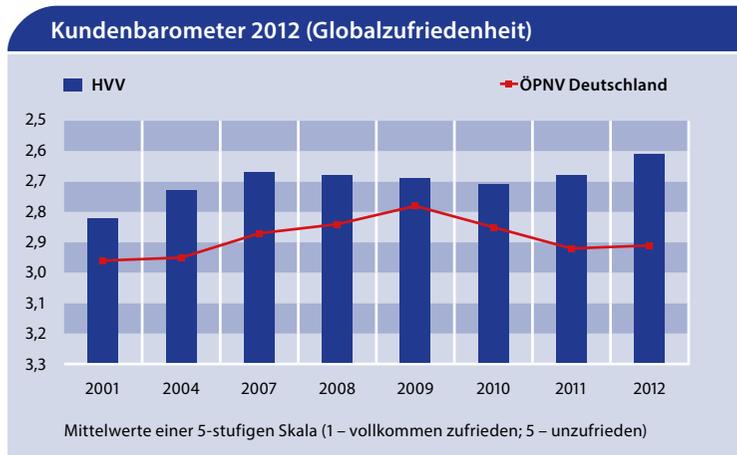
ÖPNV-Kundenbarometer

Das ÖPNV-Kundenbarometer ist eine repräsentative Befragung zur Kundenzufriedenheit in deutschen Verkehrsunternehmen und -verbänden. Insgesamt wurden im Jahr 2012 durch TNS Infratest circa 24.000 Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs ab 16 Jahren telefonisch nach ihrer Zufriedenheit mit den Leistungen des ÖPNV gefragt. Im HVV-Gebiet wurden 1.000 Interviews geführt.

Die Zufriedenheit der HVV-Kundinnen und -kunden hat sich im Jahr 2012 erneut verbessert. Die Globalzufriedenheit, gemessen auf einer 5er-Skala von 1 für „vollkommen zufrieden“ bis 5 für „unzufrieden“, erreichte 2012 einen Wert von 2,61. Der Mittelwert für den gesamten öffentlichen Nahverkehr in Deutschland liegt bei 2,91.

Das Gros der befragten Kunden, nämlich 88 Prozent, zeigt sich mit dem Leistungsangebot des HVV insgesamt zufrieden. Der HVV liegt unter den am ÖPNV-Kundenbarometer teilnehmenden Verkehrsverbänden unverändert hinter dem VVO Dresden auf dem 2. Platz.

Besonders zufrieden zeigen sich die U-Bahn-Nutzer mit einem Mittelwert von 2,40. Ein weiteres sehr positives Ergebnis ist, dass 96 Prozent der befragten Fahrgäste angeben, bei Bedarf wieder mit den Verkehrsmitteln des HVV zu fahren. Zusätzlich zur Globalzufriedenheit wurde die Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsmerkmalen ermittelt.



Besonders positiv bewertet werden die „Schnelligkeit der Beförderung“ (2,40), das „Linien- und Streckennetz“ (2,54) sowie die „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ (2,64). Auch der HVV-Internetauftritt erreicht mit einem Mittelwert von 2,60 erneut einen Spitzenwert.

Weitere Spitzenplätze im bundesweiten Vergleich kann der HVV bei den Merkmalen „Anschlüsse“, „Schnelligkeit der Beförderung“, „Freundlichkeit des Personals“ und „Informationen zur Orientierung an Haltestellen“ für sich verbuchen.

Deutlich verbessert haben sich die Beurteilungen der „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ und der Sicherheit im Fahrzeug beziehungsweise an Haltestellen abends. Hierzu hat neben einer Aufstockung des Sicherheitspersonals auch das seit 2011 geltende Alkoholkonsumverbot beigetragen. In diesem Zusammenhang hat sich auch die Beurteilung der „Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug“ signifikant verbessert.

Leicht verschlechtert hat sich die Beurteilung des Preis-Leistungs-Verhältnisses im HVV auf einen Wert von 3,44. Der Mittelwert für den ÖPNV in Deutschland liegt bei diesem Merkmal mit 3,61 jedoch auf einem deutlich schlechteren Niveau.

Weiterhin Handlungsbedarf wird beim mobilitätsgerechten Ausbau der Schnellbahn-Haltestellen mit Aufzügen und Rolltreppen gesehen, was sich in einer unbefriedigenden Beurteilung des Merkmals „Zugang und Nutzung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen“ (3,54) zeigt.

Zahlen, Daten, Fakten

- **Rekordwerte bei Fahrgastzahlen und Einnahmen**
- **Organisation des Hamburger Verkehrsverbundes**
- **Entsprechenserklärung 2012 zum Hamburger Corporate Governance Kodex**
- **Daten der Verkehrsunternehmen im HVV 2012**
- **Daten des Verbundes**
- **Impressum**



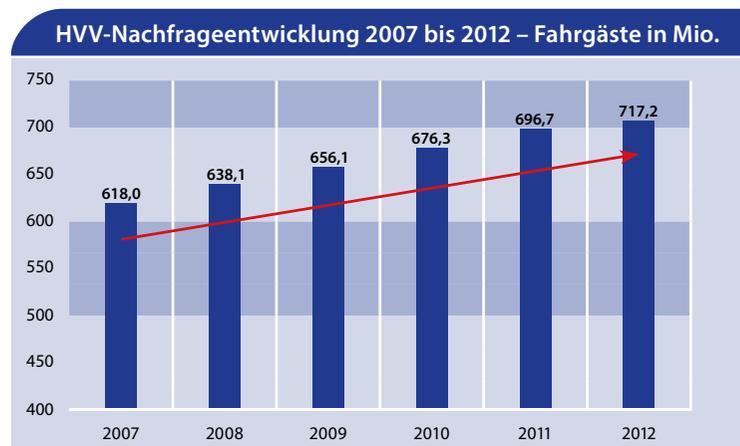
KINO 4

AUF DER
ELBE IST DIE
FÄHRE LOS!

Zahlen, Daten, Fakten

Rekordwerte bei Fahrgastzahlen und Einnahmen

Die Nachfragekennziffern des Hamburger Verkehrsverbundes haben sich im Jahr 2012 außerordentlich positiv entwickelt. Die Zahl der Fahrten mit Bussen und Bahnen im HVV ist um 2,9 Prozent beziehungsweise 20,5 Millionen auf 717,2 Millionen Fahrten gestiegen.



Die Fahrgeldeinnahmen im HVV erhöhten sich 2012 um 6,2 Prozent beziehungsweise 40,2 Millionen Euro auf 692,4 Millionen Euro. Davon resultieren etwa 13 Millionen Euro Mehreinnahmen aus der Tarifierhebung vom 1. Januar 2012. Ohne diesen Tarifierhebungseffekt sind die Einnahmen um 4,2 Prozent beziehungsweise 27,2 Millionen Euro gestiegen.

Die erfreuliche Fahrgast- und Einnahmementwicklung resultiert hauptsächlich aus der überdurchschnittlich gestiegenen Nachfrage im Gelegenheitsverkehr sowie dem anhaltend hohen Nachfrageplus bei den Zeitkarten des Berufsverkehrs.

Nachdem die Fahrgastzahlen im Bartarif im Jahr 2011 auf Vorjahresniveau stagnierten, wurde 2012 wieder ein deutlicher Fahrgastzuwachs in Höhe von 5,7 Prozent beziehungsweise 6,2 Millionen auf nunmehr 114,6 Millionen Fahrgäste erzielt.

Diese positive Entwicklung ist hauptsächlich auf die Einführung des Einstiegs vorn in den Bussen am 5. März 2012 zurückzuführen. In Verbindung mit weiteren Maßnahmen im Rahmen des neuen Prüfkonzepes konnten die jährlichen Verluste durch Schwarzfahren um 10 Millionen Euro verringert werden, davon fallen alleine 4,6 Millionen Euro durch zusätzliche Verkaufserlöse dieser Fahrkartenarten an.

Im Segment der allgemeinen Zeitkarten sind die Auswirkungen der Konjunkturerholung sowie des ungebremsten Bevölkerungswachstums in Hamburg deutlich ablesbar. Die Fahrgastzahl stieg im Jahr 2012 um 4,4 Millionen beziehungsweise 2,2 Prozent auf 208,2 Millionen.

Hier machen sich auch die deutlichen Angebotsverbesserungen im HVV positiv bemerkbar. Im Bereich des Schienenverkehrs ist besonders der mit dem Fahrplanwechsel Ende 2011 durch das Unternehmen

Erixx GmbH übernommene Betrieb auf der Strecke Buchholz–Soltau–Hannover zu nennen. Auf dem im HVV befindlichen Abschnitt zwischen Buchholz und Soltau fahren die Züge nun werktags in einem verlässlichen Stundentakt. Neben dieser Maßnahme kam es auch im Busnetz zu vielen Verbesserungen.

Der Ausbildungsverkehr (ohne SemesterTicket) ist im HVV wieder ein Wachstumsmarkt, jedoch mit geringer Zuwachsrate. Mit der Steigerung von 147 Millionen im Jahr 2011 auf 148,5 Millionen Fahrten im Jahr 2012 erhöhte sich die Fahrgastzahl immerhin um 1,0 Prozent.

Im Wintersemester 2012/13 waren an den Hamburger Hochschulen etwa 91.500 Studierende eingeschrieben. Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Zunahme um 7,3 Prozent beziehungsweise 6.300 Studierende. Auch die Universität in Lüneburg verzeichnete ein Plus von 9,3 Prozent und zählt nunmehr 8.000 Studierende. Davon profitierte die Absatzentwicklung des SemesterTickets. Die Fahrgastzahl stieg von 58,5 Millionen im Jahr 2011 um 3,5 Prozent auf 60,6 Millionen im Jahr 2012.

Seit dem 1. Januar 2009 gewährt die Freie und Hansestadt Hamburg Inhabern einer Sozialkarte einen Zeitkarten-Zuschuss von 18 Euro pro Monat. Davon profitierte vor allem der Absatz der CC-Karten. Im Jahr 2012 stieg die Anzahl der Fahrten im CC-Kartensegment um 900.000 beziehungsweise 1,3 Prozent auf 68,7 Millionen Fahrten.

Bei den Seniorenkarten setzte sich der seit Jahren zu verzeichnende Aufwärtstrend auch im Jahr 2012 unverändert fort. Hier stieg die Zahl der Fahrten um 800.000 beziehungsweise 2,9 Prozent auf 28 Millionen.

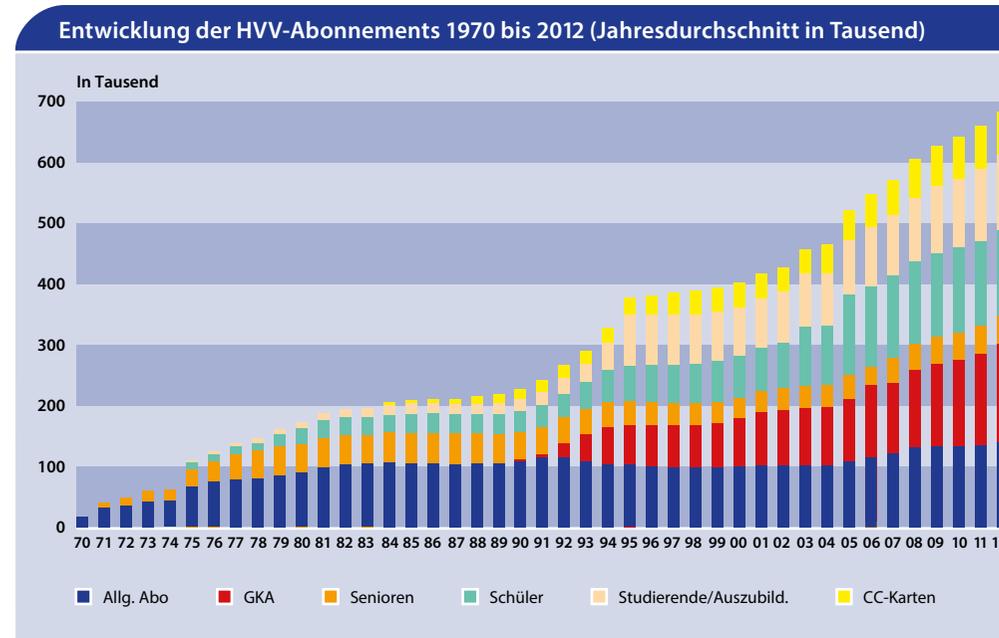
Alle Zeitkartenarten zusammengenommen, wurden im Jahr 2012 durchschnittlich 786.200 Karten pro Monat verkauft, davon etwa 684.700 im Abonnement. Diese absolute Zahl der Abonnements sowie der Abonnement-Anteil am Zeitkartensegment ist ein Spitzenwert unter den deutschen Verkehrsverbänden.

Mit den Nachfragedaten aus dem Jahr 2012 wurde eine erste Kalkulation der HVV-Nachfragekennziffern (Fahrgäste und Einnahmen) für 2013 vorgenommen. Der Prognose liegen folgende Rahmenbedingungen zugrunde:

- seit Jahren größte Ausweitung des Angebotes – neue U-Bahn-Linie U4, neue StadtBus-Linie 111, neue Fährlinie 72 sowie dichtere Takte, größere Fahrzeuge et cetera.
- zwar abgeschwächte Wirtschaftsbedingungen, jedoch nach wie vor stabile Arbeitsmarkt- und Beschäftigungssituation sowie leicht steigende Konsumausgaben
- gezielte Absatzwerbung sowie weitere Kommunikationsmaßnahmen

- Zeitkarten mit Sozialtarif werden wegen des hohen Ausgangsniveaus eher stagnierende oder nur leicht steigende Entwicklungstendenzen aufweisen
- anhaltender Tourismusboom in Hamburg
- wegen doppelter Abiturjahrgänge und Wegfall der Studiengebühren in Hamburg hoher Zuwachs an Studierenden

Alles in allem rechnet die HVV GmbH in diesem Jahr mit einem Einnahmepplus in Höhe von 5,0 Prozent beziehungsweise 34,6 Millionen Euro auf dann 727 Millionen Euro. Bereinigt man die Einnahmen um den Tarifierhebungseffekt (circa 19,7 Millionen Euro), erhält man ein Wachstum von circa 2,1 Prozent. Bei den Fahrgastzahlen wird für 2013 mit einem Anstieg in Höhe von 1,5 Prozent beziehungsweise 10,8 Millionen auf etwa 728 Millionen Fahrgäste gerechnet.



Zahlen, Daten, Fakten

Organisation des Hamburger Verkehrsverbundes

Mitglieder im Aufsichtsrat des Hamburger Verkehrsverbundes GmbH

(Stand: Juli 2013)

Andreas Rieckhof

Vorsitzender und Staatsrat, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation Hamburg

Michael Roesberg

Stellvertretender Vorsitzender und Landrat,
Landkreis Stade

Dietrich von Albedyll

Geschäftsführer, Hamburg Tourismus GmbH

Christine Beine

Abteilungsleiterin, Handelskammer Hamburg

Joachim Bordt

Landrat, Landkreis Harburg

Dr. Rolf-Barnim Foth

Stabsbereichsleiter, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation Hamburg

Stefan Geisendörfer

Regierungsdirektor, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation Hamburg

Jutta Hartung

Referatsleiterin, Finanzbehörde Hamburg

Jutta Hartweg

Landrätin, Kreis Segeberg

Norbert Hogleve

Stellvertretender Amtsleiter, Behörde für
Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

Martin Huber

Amtsleiter, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation Hamburg

Gerd Krämer

Landrat, Kreis Herzogtum Lauenburg

Klaus Kucinski

Leitender Kreisbaudirektor, Kreis Stormarn

Günther Meienberg

Ministerialdirigent, Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes
Schleswig-Holstein

Hans-Joachim Menn

Geschäftsführer, Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

Manfred Nahrstedt

Landrat, Landkreis Lüneburg

Marit Pedersen

Abteilungsleiterin, Amt für Landes- und
Landschaftsplanung, Behörde für
Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg

Christian Schröder

Abteilungsleiter, Amt für Verkehr und
Straßenwesen, Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation Hamburg

Oliver Stolz

Landrat, Kreis Pinneberg

**Im Jahr 2012 ist kein Mitglied aus dem
Aufsichtsrat ausgeschieden.**

Verkehrsunternehmen im HVV

(Stand: Juli 2013)

AKN Eisenbahn AG (AKN)

Autokraft GmbH (AK)

Becker-Tours GmbH (Becker)

Dahmetal J. Rudolf & Sohn GmbH & Co. KG (DT)

DB Regio AG Region Nord (DB)

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)

Erixx GmbH (erixx)

Globetrotter Reisen GmbH (Globetrotter)

Hadag Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG)

Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN)

KVG Stade GmbH & Co. KG (KVG)

KVIP Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH (KVIP)

Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft mbH (LVG)

(kein Verbundvertragspartner)

Metronom Eisenbahngesellschaft mbH (metronom)

NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (NBE)

Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB)

Omnibusunternehmen Dammann-Reisen (Dammann)

Ratzeburg-Möllner Verkehrsbetriebe GmbH (RMVB)

Reese Reisen GmbH (Reese)

Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (Rohde)

S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn)

Süderelbe Bus GmbH (Süderelbe)

Verkehrsbetrieb Die Linie GmbH (die linie)

Verkehrsbetriebe Buchholz i. d. N. GmbH (Buchholz Bus)

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH)

Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (VKP)

Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH (VOG)

Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH (VGN)

Verkehrsgesellschaft Südholstein mbH (VGS)

Zerbin Busreisen GmbH (Zerbin)

(kein Verbundvertragspartner)

Gesellschafter des Hamburger Verkehrsverbundes GmbH

Freie und Hansestadt Hamburg

Land Schleswig-Holstein

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Landkreis Harburg

Kreis Herzogtum Lauenburg

Landkreis Lüneburg

Kreis Pinneberg

Kreis Segeberg

Landkreis Stade

Kreis Stormarn

Geschäftsführer des Hamburger Verkehrsverbundes GmbH

Lutz Aigner (Sprecher)

Dietrich Hartmann

Entsprechenserklärung 2012 zum Hamburger Corporate Governance Kodex

Der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung der Hamburger Verkehrsverbund GmbH haben im Zeitraum vom 1.1.2012 bis zum 31.12.2012 mit einer Ausnahme alle Regelungen des Hamburger Corporate Governance Kodex (HCGK) eingehalten, die jeweils vom Aufsichtsrat und von der Geschäftsführung zu verantworten sind.

Von folgendem Punkt wurde abgewichen:

5.4.5 Falls ein Mitglied des Aufsichtsrates in einem Geschäftsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrates persönlich teilgenommen hat, soll dies im Bericht des Aufsichtsrates und in der Entsprechenserklärung zum HCGK vermerkt werden.

Ein Mitglied des Aufsichtsrates hat an weniger als der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen im Geschäftsjahr 2012 persönlich teilgenommen.

Hamburg, den 17.4.2013



Lutz Aigner

Dietrich Hartmann

Andreas Rieckhof

Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Aufsichtsratsvorsitzender

Zahlen, Daten, Fakten

Daten der Verkehrsunternehmen im HVV 2012

Verkehrsunternehmen und Betriebszweig	Linien	Verkehrsnetz				Fahrzeugkapazität und Betriebsleistungen				
		Haltestellen	Streckenlänge in km	Linienlänge in km	Fahrzeuge ^{2), 3)}	Wagen-/Schiffs-km in Mio.	Zugkilometer in Mio.	Platzkilometer in Mio.	Fahrgäste in den Linien in Mio. ⁶⁾	
AKN Eisenbahn		2	34	81,6	101	62	7,4	2,5	772,7	12,4
DB Regio ⁷⁾	R-Bahn	6	36	243	269,5	162	29,5	6,3	3.016,6	25
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser	R-Bahn	1	7	27,9	27,9	12	0,4	0,3	57	0,9
Ernix	R-Bahn	1	5	45,1	45,1	27	0,6	0,6	157,9	0,7
Hamburger Hochbahn ¹⁾	U-Bahn	4	91	104,4	116,8	752	80,5	11,6	7.852,7	328,5
Metronom Eisenbahngesellschaft	R-Bahn	5	20	155,3	281,1	218	22,4	3,9	3.137,1	22
NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft	R-Bahn	1	8	29	29	4	0,9	0,4	106,1	1,1
Nord-Ostsee-Bahn	R-Bahn	1	2	30	30	91	0,7	0,1	56,6	1,7
S-Bahn Hamburg	Gleichstrom-S-Bahn	6	68	146,8	238,7	492	68,5	12,6	11.583,6	259
Verkehrsgesellschaft Norderstedt ¹⁾		1	10	10,3	10,3	-	In AKN	In AKN	In AKN	9,9
Summe Schnell- und Regionalbahnen		28	281	873,4	1.149,4	1.820	210,9	38,3	26.740,3	661,2
Autokraft ⁴⁾	Bus	97	1.900	1.930	3.809	204	8,3	-	700	12,9
Becker-Tours	Bus	3	38	128,7	130,1	15	0,5	-	20	0,2
Dahmetal J. Rudolf & Sohn ⁵⁾	Bus	16	256	509	560	29	1,55	-	166,3	1,6
Globetrotter Reisen	Bus	4	136	69	100	9	0,1	-	71,8	0,4
Hamburger Hochbahn	Bus	111	1.314	922,5	1.350,8	728	46,9	-	3.654,8	254,1
KVG Stade	Bus	133	2.210	4.510	4.760	315	12,9	-	925,3	27,9
KVIP Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg	Bus	12	213	214,9	262,5	32	1,4	-	111	3,2
Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft	Bus	10	59	297	297	6	0,2	-	100,2	0,1
Omnibusunternehmen Dammann-Reisen	Bus	1	13	12,2	12,2	2	0,03	-	2,8	0,1
Ratzeburg-Möllner Verkehrsbetriebe	Bus	29	462	754,5	754,5	38	1,7	-	131,8	2,7
Reese Reisen	Bus	7	214	176	360	14	0,7	-	77,2	0,7
Süderelbe Bus	Bus	1	29	28,3	28,3	2	0,1	-	11,5	0,1
Verkehrsbetrieb Die Linie	Bus	15	292	591	1.464	22	1,3	-	70,6	0,5
Verkehrsbetriebe Buchholz i. d. N.	Bus	3	83	29,4	29,4	8	0,6	-	43,2	1,8
Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein	Bus	153	1.710	2.330	3.620	518	34,7	-	2.356,3	113,7
Verkehrsbetriebe Kreis Plön	Bus	3	52	80,2	128,4	19	0,4	-	26,3	0,8
Verkehrsbetriebe Osthannover	Bus	31	443	733	733	70	2,9	-	208,3	4,2
Zerbin Busreisen	Bus	1	10	17,9	17,9	1	0,1	-	2,4	0
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser	Bus	3	57	106	106	4	0,1	-	12,1	0,3
Summe Bus		633	9.491	13.440	18.523	2.036	114,48	-	8.691,9	425,3
Hadag Seetouristik und Fährdienst	Schiff	8	22	24,8	27,1	22	0,6	-	144	10,3
Summe HVV		669	9.794	14.338	19.700	3.878	325,98	38,3	35.576,2	1.096,8

Angaben der Verkehrsunternehmen beziehungsweise Schätzungen des HVV, Angaben für das Jahr 2012 beziehungsweise Stand 31.12.2012.

1) Angaben inkl. der Werte des U1-Abschnitts Garstedt-Norderstedt Mitte.

2) Verbundpartnerübergreifend eingesetzte Omnibusse sind doppelt erfasst.

3) Triebwagen werden als Wagen, mehrgliedrige Zugeinheiten entsprechend der Anzahl der Wagen gerechnet.

4) Inkl. Mittelzentrumsholding Bad Segeberg-Wahlstedt GmbH & Co. KG.

5) Inkl. Verkehrsgesellschaft Südholstein mbH.

6) Angaben vorläufig. Fortschreibungsfaktor auf 2012 = +2,9 Prozent (allgemeine Nachfragesteigerung 2011 auf 2012).

7) Außer Fahrgastzahlenwerte des Vorjahres.

Daten des Verbundes

	2012
Linien	669
Bus/Fähre	641
Schnellbahn	28
Haltestellen	9.794
Bus/Fähre	9.513
Schnellbahn	281
Streckenlänge (km)	14.338
Bus/Fähre	13.465
Schnellbahn	873
Linienlänge (km)	19.700
Bus/Fähre	18.551
Schnellbahn	1.149
Fahrzeuge	3.878
Bus/Fähre	2.058
Schnellbahn	1.820
Wagenkilometer (Mio.)	326
Bus/Fähre	115
Schnellbahn	211
Zugkilometer (Mio.)	38,3

	2012
Platzkilometer (Mio.)	35.576
Bus/Fähre	8.836
Schnellbahn	26.740
Personenkilometer (Mio.) ¹⁾	7.307,5
Bus/Fähre	1.661,7
Schnellbahn	5.645,8
Verbundfahrgäste (Mio.)	717,2
Fahrgäste in den Linien (Mio.) ¹⁾	1.096,8
Bus/Fähre	435,6
Schnellbahn	661,2
Verkehrseinnahmen (Mio. Euro)	692,4
Fläche im Verbundgebiet (km ²)	8.616
Hamburg	747
Schleswig-Holstein	4.036
Niedersachsen	3.833
Einwohner im Verbundgebiet (Tsd.)	3.426
Hamburg	1.813
Schleswig-Holstein	988
Niedersachsen	625
Verkehrsunternehmen	30

Impressum

Herausgeber: Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
 Steindamm 94, 20099 Hamburg
 Telefon: 040/32 57 75-0
 Telefax: 040/32 57 75-820
 E-Mail: info@hvv.de

Redaktion: Marina A. Berning Plath
 Illustration: Madlen Kleest
 Gestaltung: Zum goldenen Hirschen, Hamburg
 Druck: Beisner Druck GmbH & Co. KG



¹⁾ Werte für 2012 vorläufig, Jahreswerte bzw. Stand 31.12.2012.

