



HOCHBAHN

Unternehmens- und
Nachhaltigkeitsbericht 2020

MUT MACHEN. ■

Zu lange schienen Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit gegensätzlich. Glaubten viele, man könnte das Ding schon noch irgendwie drehen. Ohne es wirklich wenden zu müssen. Glaubten, individuelle Freiheit bedeute vor allem Besitz. Doch sind wir nicht viel freier, wenn wir vor allem Möglichkeiten besitzen? Und immer die gerade beste Option wählen? Höchste Zeit, unser Klima intakt zu bringen. Zeit, Hamburg in Takt zu bringen. Unsere Zahl der Zukunft ist die Null. Null Emissionen. Null Kompromisse. Zeit für neue Perspektiven. Zeit, um Mut zu machen.

Egal, wie wir es drehen und wenden: Es ist Zeit, dass sich was dreht. Zeit für die Mobilitätswende. Auch in diesen schweren Zeiten. Denn unser Klima kennt nur die eigene Krise. Halten wir also an unseren Zielen fest. Setzen wir unseren Weg gemeinsam konsequent fort. Hin zu klimaneutralem ÖPNV. Hin zum attraktivsten Angebot. Mit dem einfach besten Service. Hin zum Hamburg-Takt. Bleiben wir mutig.

MUTIG

BLEIBEN.

So wie Sie diesen Bericht möglicherweise gedreht und gewendet haben, um das große Ganze zu sehen, denken wir das Unterwegssein der Menschen in unserer Stadt gänzlich neu. Kommen Sie also auf den folgenden Seiten mit auf eine Fahrt in die mobile Zukunft Hamburgs ...

INHALT

- 2** PROLOG
- 6** EDITORIAL DES AUFSICHTS-
RATSVORSITZENDEN
- 8** VORSTANDSSTATEMENT
- 11** UN GLOBAL COMPACT
- 12** HOCHBAHN IN ZAHLEN
- 14** AUSWIRKUNGEN DER
CORONA-PANDEMIE
- 18** HAMBURG-TAKT
- 20** U-BAHN-NETZAUSBAU U5
- 24** U4 HORNER GEEST
- 26** U4 GRASBROOK
- 28** U3 FUHLSBÜTTLER STRASSE
- 30** U3-SANIERUNG INNENSTADT
- 32** BARRIEREFREIER AUSBAU
- 34** U-BAHN-BETRIEBSWERKSTATT
- 38** EMISSIONSFREIE BUSSE

42	WASSERSTOFFBUSSE	60	SOZIALE VERANTWORTUNG LOKAL
44	FAHRGASTINFORMATION IM BUS	66	HVV SWITCH
46	DIE NEUEN XPRESSBUSSE	70	AUTONOMES FAHREN
48	NEUE BETRIEBSHÖFE FÜR E-BUSSE	72	REALLABOR HAMBURG
52	GRÜNE FINANZIERUNG	74	MODELLSTATION HAMBURG-TAKT
54	NACHHALTIGE LIEFERKETTEN	76	MOBILITÄTSPUNKTE
56	VIELFALT	78	HOCHBAHN IM ÜBERBLICK
58	CO ₂ -FUSSABDRUCK	79	IMPRESSUM



Dr. Anjes Tjarks,
Senator für
Verkehr und
Mobilitätswende
der Freien
und Hansestadt
Hamburg



DIE KLIMAKRISE MACHT GERADE KEINE PAUSE

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

weniger Verkehr, weniger Reisen, mehr Homeoffice und mehr zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein: Unserer Umwelt mögen die vergangenen Monate seit Beginn der Corona-Pandemie ein wenig Entspannung verschafft haben. Doch was folgt danach? Hamburg wächst. Mehr Menschen bedeutet auch mehr Mobilität – jedoch auf der gleichen Fläche. Staus gehören bereits zum Alltag unserer eigentlich so lebenswerten Metropole. Hamburg mobil zu halten, wird künftig nur funktionieren, wenn wir pro Kopf als Verkehrsteilnehmende weniger Fläche benötigen. Unser Ziel lautet deshalb: 80 Prozent der Wege müssen mit dem ÖPNV, per Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden (Wert vor der Corona-Krise: 64 Prozent).

Deshalb arbeiten wir gemeinsam mit der HOCHBAHN an der Mobilitätswende. Mit einem starken öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und der Vernetzung von Angeboten – trotz und gerade in Corona-Zeiten. Denn die Klimakrise macht schlichtweg keine Pause. Der Schlüssel zum Erreichen

unserer Klimaziele liegt im Hamburg-Takt. Deshalb investieren wir in den kommenden Jahren weiter massiv in die ÖPNV-Infrastruktur und den Radverkehr. Allein über 800 Millionen Euro fließen in den Jahren 2021 und 2022 in die Planung, in Bau- und Ansparmaßnahmen für den Ausbau des U- und S-Bahn-Netzes in Hamburg.

Der Bau der U4-Verlängerung auf die Horner Geest hat bereits begonnen. Mit der U-Bahn-Linie U5 startet die HOCHBAHN in Kürze ein Jahrhundertprojekt, von dem auch viele Generationen nach uns profitieren werden. Ein großer Schritt wird auch der Sprung über die Elbe mit der U4 auf den Grasbrook. Ich bin überzeugt, dass wir sie später auch bis nach Wilhelmsburg fortführen werden. Der Startschuss für bewegte Zeiten ist also gefallen.

Schienen sind der eine Baustein, die Vernetzung von Mobilitätsangeboten ein weiterer. Deshalb haben wir unter Leitung der HOCHBAHN 2020 die App hvv switch an den Start gebracht. Sie wird schon bald die Grundlage dafür sein, dass Menschen ihren eigenen Pkw mit gutem Gefühl abschaffen

können und trotzdem schnell Zugriff auf ein Auto oder andere Verkehrsmittel haben. Mit digitalen Lösungen gestalten wir Hamburgs Verkehr klimafreundlicher, nachhaltiger und somit stadtverträglicher.

Mit der HOCHBAHN als absolut verlässlichem und innovativem Partner bewegen wir uns Richtung Hamburg-Takt 2030. Keinen Fahrplan mehr zu brauchen, keinen Parkplatz mehr suchen zu müssen, weil wir binnen fünf Minuten immer das gerade passende Angebot für unseren Weg finden – das nenne ich echte Lebensqualität. Bleiben wir also mutig und denken wir weiterhin weiter. Für unseren Planeten. Für Hamburg. Für uns alle.

Dr. Anjes Tjarks
Senator für Verkehr und Mobilitätswende
der Freien und Hansestadt Hamburg,
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hamburger
Hochbahn AG.

MUTIG BLEIBEN, PIONIERIN SEIN

UNSER ALLER LEBEN, DIE TÄGLICHEN SCHLAGZEILEN UND GESPRÄCHE SIND SEIT DEM FRÜHJAHR 2020 BESTIMMT VON DER CORONA-PANDEMIE. EIN NIE DA GEWESENER RÜCKGANG DER FAHRGASTZAHLEN HAT AUCH UNSER UNTERNEHMEN SEITHER HART GETROFFEN. UND DENNOCH: WIR BLEIBEN MUTIG UND VERLIEREN DEN BLICK AUF DIE GRÖSSTE GLOBALE HERAUSFORDERUNG NICHT AUS DEN AUGEN: DEN GLOBALEN KLIMAWANDEL. DAHER GEHEN WIR WEITER UNSEREN WEG ALS PIONIERIN FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄT.

Wir halten fest an unseren Zielen und dem Klimaplan der Stadt Hamburg. Bis 2030 müssen 1,4 Millionen Tonnen CO₂ durch die Mobilitätswende eingespart werden, allein 621.000 Tonnen CO₂ weniger soll der Hamburg-Takt als wichtigster Baustein bewirken. Wir als Unternehmen wollen bis 2030 klimaneutral unterwegs sein und gemeinsam mit unseren Partnern den Marktanteil des integrierten ÖPNV auf 30 Prozent (aktuell 22) erhöhen. Dafür gehen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter täglich mutig voran – auch in Krisenzeiten.

Pionierin zu sein, bedeutet neue Wege zu gehen. Unser Ändern zu leben. Sei es bei integrierten Mobilitätsservices wie der hvv switch-App, nachhaltigen

Geschäftsprozessen oder grüner Finanzierung. Als erstes deutsches Verkehrsunternehmen haben wir einen Green Bond erfolgreich begeben und uns 500 Millionen Euro auf dem grünen Kapitalmarkt für die Finanzierung der Mobilitätswende in Hamburg beschafft (Seite 52). Wesentliche Basis hierfür war eine herausragende Bewertung unserer nachhaltigen Unternehmensstrategie, Prozesse und Projekte, die einen echten Impact für Klima und Gesellschaft haben. Ein schöner Erfolg, der uns noch mehr anspornt, diesen Weg gemeinsam mit der Stadt Hamburg zu gehen und Pionierarbeit zu leisten. Für unsere Stadt. Für die gesamte Mobilitätsbranche.



+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 8



Henrik Falk,
Claudia Gösken,
Helmut König,
Jens-Günter Lang
(v.l.)

Auf Basis von fünf SDGs, die für uns im Fokus nachhaltiger Mobilität stehen, bündeln wir unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten unter fünf Top-Zielen der Nachhaltigen Entwicklung:

Unser Kompass sind seit 2017 die zehn Prinzipien sowie die Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen, die tief in unserer DNA verankert sind. Als aktives Mitglied des UN Global Compact nutzen wir das Netzwerk auch als Wissensplattform, um unsere Geschäftsprozesse noch nachhaltiger zu gestalten, Erfahrungen zu teilen und von anderen zu lernen. Nur wenn wir gemeinsam Mut und Optimismus beweisen, können wir diese globalen Herausforderungen meistern. Im Rahmen dieses Unternehmensberichts informieren wir jährlich über unsere Aktivitäten und Fortschritte bei der Unterstützung der globalen Nachhaltigkeitsziele.

- Positionierung der HOCHBAHN als nachhaltiger Mobilitätsdienstleister
- Emissionen aus der Geschäftstätigkeit minimieren
- Verantwortung übernehmen: lokal und global
- Ressourcen effizienter nutzen und Umwelt schonen
- nachhaltige Innovationen fördern

In diesen herausfordernden Zeiten prüfen und schärfen wir gemeinsam mit unseren Stakeholder*innen die wirklich wesentlichen Themen auf unserem Weg zur Klimaneutralität und zum angestrebten Marktanteil des integrierten ÖPNV. Mehr Zahlen, Daten und Fakten dazu finden Sie in unserer erstmals veröffentlichten GRI-Bilanz nach dem internationalen Standard der Global Reporting Initiative (GRI) und dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex.



Tiefer einsteigen ins Thema Nachhaltigkeit – die GRI-Bilanz der HOCHBAHN:



Henrik Falk
Vorstandsvorsitzender der
Hamburger Hochbahn AG

Claudia Güsken
Vorständin Ressort Personal
und Betrieb

Helmut König
Vorstand Ressort Finanzen
und Nachhaltigkeit

Jens-Günter Lang
Vorstand Ressort Technik

UNSER FOKUS

WE SUPPORT



Bezahlbare und saubere Energie



Menschenwürdige Arbeit und
Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

Auf den folgenden Seiten machen wir Ihnen transparent, wie wir Hamburg nachhaltig voranbringen und durch unser Angebot zur Erreichung der Sustainable Development Goals (SDG) in Hamburg beitragen. Fünf Ziele des UN Global Compact stehen dabei für uns im Fokus. Die Legende neben dem Text zeigt jeweils, welche Ziele wir hier unterstützen.



Mehr über den
UN Global Compact
und seine Ziele
erfahren Sie hier:



Darüber hinaus
engagieren wir
uns in folgenden
Themenfeldern:



Gesundheit und Wohlergehen



Hochwertige Bildung



Geschlechtergleichstellung



Verantwortungsvoller Konsum

HOCHBAHN IN ZAHLEN

6.308

Jobs für Hamburg
(Vorjahr: 6.074)

224,4

Mio. € Investitionen
für Fahrgäste und
Umwelt (Vorjahr: 324,1)

1.518

Anzahl der Bus- und
U-Bahn-Haltestellen
(Vorjahr: 1.495)

314,4

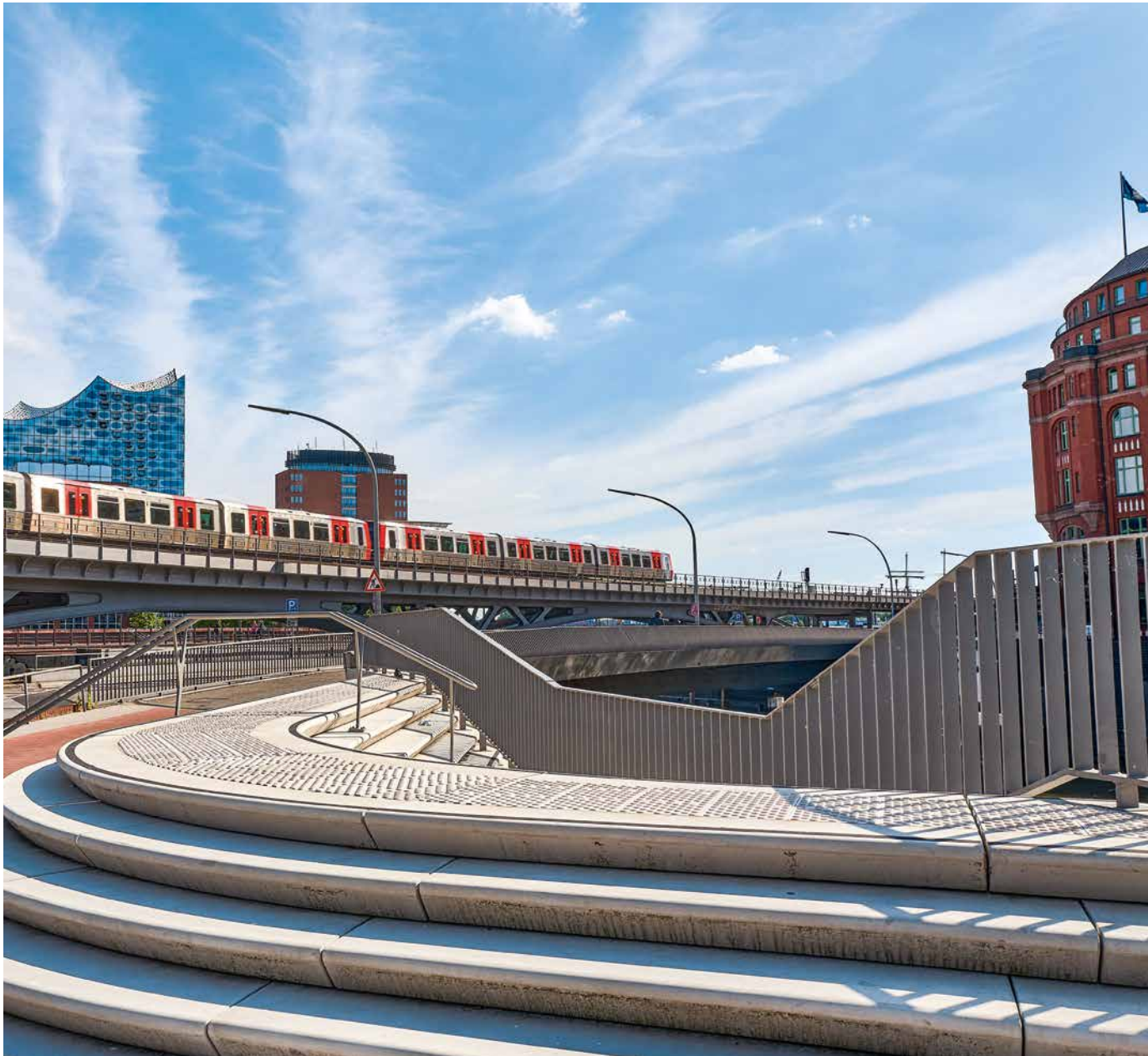
Mio. Fahrgäste
(Vorjahr: 466,7)

1,4

Mio. Einwohner*innen
mit direktem Zugang zu
unseren Haltestellen

100

Prozent Ökostrom



Die wohl schönste
U-Bahn-Strecke
Deutschlands:
Hamburgs U3
unterwegs an
der Elbphilharmonie
Richtung
Landungsbrücken.

100 FÜR HAMBURG

MIT EINEM GROSSEN ANGEBOT UND ZAHLREICHEN HYGIENE-MASSNAHMEN
BEWEGEN WIR DIE MENSCHEN DIESER STADT AUCH IN CORONA-ZEITEN.

Wir bringen Hamburg sicher und zuverlässig voran – auch in Zeiten der Pandemie. Selbst bei Fahrgastzahlen von zeitweise nur 30 Prozent (Frühjahr 2020) des Vorjahresniveaus galt: 100 Prozent für Hamburg. Denn unsere Busse und U-Bahnen fahren 2020 stets mit demselben Angebot, derselben Taktung, um allen Menschen, die auf uns angewiesen sind, einfach mehr Platz im Fahrzeug zu bieten.

Zusätzlich zur Maskenpflicht konnten wir mit einer Reihe von Maßnahmen für ein weiterhin sicheres Fahrerlebnis sorgen. So sind bereits seit Juni 2020 an sieben Tagen pro Woche mobile Hygieneteams unterwegs in den Fahrzeugen und an Haltestellen unterwegs. Sie desinfizieren regelmäßig alle Kontaktpunkte wie Haltestangen und -schlaufen, Drückknöpfe oder Aufzüge. Seit August 2020 sind alle Busse mit Trennscheiben am Arbeitsplatz des Fahrpersonals ausgestattet. Unsere Fahrerinnen und Fahrer öffnen bei jedem Halt automatisch alle Türen, um für eine stärkere Durchlüftung zu sorgen.

Klar ist jedoch: Die Corona-Krise hat auch die HOCHBAHN hart getroffen, der Einbruch der Fahrgastzahlen belastet die wirtschaftliche Situation unseres Unternehmens. Allein im Jahr 2020 betragen die Verluste, die auf die Pandemie zurückzuführen sind, rund 120 Millionen Euro. Konnten wir an dieser Stelle noch 2019 einen Fahrgastrekord vermelden, gehen wir in einem mittleren Szenario inzwischen davon aus, erst 2025 wieder das Niveau der Zeit vor Corona zu erreichen.

Dennoch blicken wir weiter mutig und optimistisch in die Zukunft. Die Mobilitätswende ist für unsere Stadt alternativlos – trotz Corona-Krise. Der Ausbau des U-Bahn-Netzes, der Umstieg auf emissionsfreie Busse und die bessere Vernetzung aller Angebote bleiben Schlüssel zum Erreichen der Klimaziele.

+ Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf **Seite 8**

ZUKUNFT IST EIN MENSCHENRECHT!

Deshalb gilt für uns alle, der Klimakrise mutig entgegenzuwirken. Mit einem Wandel in der urbanen Mobilität haben wir einen wichtigen Hebel, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Die HOCHBAHN leistet ihren Beitrag und wird bis 2030 zu 100 Prozent klimaneutral handeln.



MIT SERVICEPAKT ZUM HAMBURG-

TAKT

**WEIL NUR MUT ZUR MOBILITÄTSWENDE FÜHRT, BEHALTEN WIR UNSER ZIEL
AUCH IN SCHWIERIGEN ZEITEN VOR AUGEN.**

Bis 2030 soll jede Hamburgerin und jeder Hamburger von morgens bis in die Abendstunden binnen fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot mit optimalem Service bei hoher Qualität erreichen können. So soll der Anteil des ÖPNV am Modal Split, der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger, von 22 (2017) auf 30 Prozent im Jahr 2030 steigen. Eine Kurskorrektur bringt die Corona-Pandemie dennoch mit sich.

Unser Klima hat weiter Vorfahrt, so die unmissverständliche Botschaft im Dezember 2020. Mit 200 neuen Wegen ging inmitten der Krise die größte Angebotsoffensive im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) aller Zeiten an den Start. Dichtere Takte, zusätzliche Fahrten, neue XpressBus-, MetroBus-, StadtBus- und Quartiersbus-Linien: Nie zuvor hatte Hamburg mehr Angebot auf Schiene und Straße als heute.

Mehr Leistung, aber weniger Fahrgäste. Wie passt das zusammen? Ein mittleres Szenario des HVV geht davon aus, dass wir erst 2025 wieder die Fahrgastzahlen

von 2019 erreichen werden. Mit der dritten Angebotsoffensive haben wir somit kurzfristig für mehr Platz im Fahrzeug gesorgt und langfristig bereits Kapazitäten für eine Zeit nach der Pandemie geschaffen. Zudem haben wir neue Wege in der Stadt erschlossen. In den kommenden Jahren wird kein weiteres Mehr an Angebot für die Rückgewinnung der Kundinnen und Kunden sorgen können. Deswegen und um neue Fahrgäste zu gewinnen, fokussieren wir uns auf mehr Qualität und starten einen Servicepakt im HVV.

30%

Modal-Split-Anteil

200

neue Wege
mit der Angebots-
erweiterung
2020





Unterwegs an den Elbbrücken: Von hier aus wird die U4 in Zukunft gen Grasbrook über die Elbe verlängert.

Unsere wichtigste Aufgabe: Kundinnen und Kunden davon überzeugen, dass der HVV und ergänzende Mobilitätsangebote wie Sharing-Dienste oder On-Demand-Angebote die bessere Alternative zum privaten Pkw sind. Nur mit einem hochattraktiven öffentlichen Mobilitätsangebot kann Hamburg einen Verkehrskollaps verhindern und die Klimaziele erreichen. Die entscheidenden Kriterien lauten: Service, Komfort, Qualität und Sicherheit.

Neben unseren großen U-Bahn-Infrastrukturprojekten (ab Seite 20) und der Elektrifizierung der Busflotte (Seite 38) widmen wir uns deshalb neuen Themen. Ob mit Monitoren in Bussen (Seite 44), die alle fahrtrelevanten Informationen liefern, oder der Modellstation Hamburg-Takt (Seite 74) – es gilt, unseren Kundinnen und Kunden von der Planung ihres Weges bis zum Ziel das gleichbleibend hohe Serviceniveau zu bieten. Eine gute Vernetzung mit den Partnern im HVV ist der Schlüssel auf

unserem Weg, ein durchgängig positives Kundenerlebnis von der Auskunft bis zur Ankunft zu bieten.

Während einige bereits den Pkw als Gewinner der Krise ausrufen, werden wir nicht lockerlassen. Den Wind können wir nicht ändern. Doch die Segel anders setzen.

+ Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf **Seite 8**



Bezahlbare und saubere Energie



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

2

Haltestellen

24

Kilometer neue
U-Bahn-Strecke

40

Minuten
Gesamtfahrzeit

5

Minuten
Fahrzeit von
der Uni zum
Hauptbahnhof

WIR WEICHEN NICHT AB. WIR STELLEN SIE. FÜR GENERATIONEN.

DAS JAHRHUNDERTPROJEKT U5 STEHT IN DEN STARTLÖCHERN.
DIE NEUE U-BAHN-LINIE WIRD HAMBURG GÄNZLICH NEU VERBINDEN –
SCHNELL, EFFIZIENT UND UMWELTFREUNDLICH.



Vor über 100 Jahren setzte die Ringlinie, die heutige U3, Maßstäbe für die Mobilität der Menschen in Hamburg. Mussten die Hafendarbeiter aus Wohnvierteln wie Barmbek zuvor mühselig zu Fuß oder teuer und unkomfortabel per Pferdebus zur Schicht kommen, brachte die U-Bahn plötzlich rasanten Fortschritt. Jetzt ist es erneut an der Zeit, Hamburgs Mobilität tief zu verändern. Mit der U5 werden wir neue Maßstäbe in Sachen Angebot und Komfort setzen und eine der modernsten U-Bahn-Linien Europas bauen.

Vollautomatisiert betrieben kann sie in Spitzenzeiten im 90-Sekunden-Takt unterwegs sein und somit „on demand“, nach Bedarf, fahren. Die U5 richtet sich also nach den Menschen, nicht mehr der Mensch nach der U-Bahn. Eine Weichenstellung für die Zukunft und ein System für viele nachfolgende Generationen.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 16

Rund 300.000 Fahrgäste werden später täglich die U5 nutzen. Von Ost nach West quer durch die Stadt verbindet sie auf ihrem Weg wichtige Standorte wie die City Nord (30.000 Arbeitsplätze), den Hauptbahnhof, die Universität (43.000 Studierende), das Universitätsklinikum (11.000 Arbeitsplätze) und die Arenen in Stellingen. So schließt die U5 bisherige Lücken im Netz und wird in diesen Gebieten zur erheblich schnelleren und umweltfreundlichen Alternative zum eigenen Pkw.

Seit Ende 2020 ist die Linienführung der U5 mit den Entscheidungen für die Haltestellen in der Innenstadt (siehe nächste Seite) final. Läuft alles nach Plan, kann Ende 2021 mit dem Bau von Bramfeld in die City Nord begonnen werden.

Sind die U-Bahnen später auf der insgesamt rund 24 Kilometer langen Strecke unterwegs, fährt Hamburg mit der U5 komplett emissionsfrei und mit 100 Prozent grünem Ökostrom.


Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum


Industrie,
Innovation und
Infrastruktur


Nachhaltige
Städte und
Gemeinden


Maßnahmen
zum
Klimaschutz

+
Film ab!
Wie die U5
Hamburgs
Mobilität
verändern
wird:



NEUE LINIE, ALTE RÖHREN



**DIE U5 WIRD IN DER
INNENSTADT AN VIER
ZENTRALEN PUNKTEN
HALTEN – UND DABEI
SOGAR BESTEHENDE
INFRASTRUKTUR NUTZEN.**

St. Georg, Hauptbahnhof Nord, Jungfernstieg und Stephansplatz – dies sind die vier Haltestellen in Hamburgs Innenstadt, an denen die U5 in Zukunft halten wird. Mit dieser Entscheidung wurden die letzten Puzzleteile Ende 2020 gesetzt und die gesamte Linienführung der neuen U-Bahn-Linie von Bramfeld bis zu den Arenen in Stellingen definiert.

Alles neu? Gar nicht nötig, wenn es um die Haltestelle am Hauptbahnhof geht. Denn dort können wir auf schon vorhandene Infrastruktur zurückgreifen. Beim Bau der U2-Haltestelle Hauptbahnhof Nord wurden Ende der 1960er Jahre bereits weitere Röhren gebaut, die bis heute nie in Betrieb genommen wurden und nun ideal für die U5 sind. Die Fahrgäste können so später bahnsteiggleich in die Linien U2 und U4 umsteigen. Zudem können die baulichen Eingriffe am hochfrequentierten Hauptbahnhof minimiert werden.



Bahnsteiggleicher
Umstieg: Am Hauptbahn-
hof der kann schnell
zwischen der U5 und den
Linien U2/U4
geswitcht werden.

In St. Georg wird die U5 in der Barcastraße in unmittelbarer Nähe zur Asklepios-Klinik halten und auch für eine deutlich verbesserte Anbindung der Langen Reihe sorgen. Der beliebte Stadtteil mit engen Straßen und die Buslinie 6 werden durch die Verlagerung des Verkehrs in den Untergrund stark entlastet.

Auch der Jungfernstieg bekommt seine U5-Haltestelle und bietet eine zentrale Anbindung in und an die City und die Möglichkeit zum Umstieg in zahlreiche U- und S-Bahn-Linien. Neben am Stephansplatz entsteht ein weiterer wichtiger Knotenpunkt. Dort können die U5-Fahrgäste dann sowohl in die U1 umsteigen als auch zum S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr am Bahnhof Dammtor. Durch die gewählte Lage können beim Bau die Eingriffe in den U1-Betrieb, den Fernverkehr und auch in Planten un Blumen minimiert werden.

+ Mehr Infos gibt's unter
schneller-durch-hamburg.de.



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



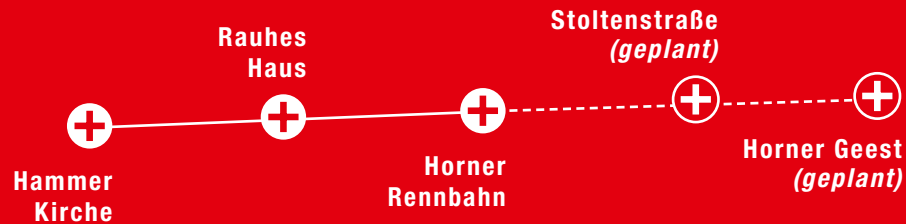
Maßnahmen
zum
Klimaschutz

GEFRAGT.

GESAGT.

GETAN!

DIE U4-VERLÄNGERUNG
AUF DIE HORNER GEEST
HAT BEGONNEN. EINE
ERFOLGSGESCHICHTE IN
SACHEN PLANUNG UND
BETEILIGUNG.



2,6

Kilometer neue
U-Bahn-Strecke

13.000

Anwohner*innen
erhalten
U-Bahn-Anschluss

2026

soll die erste U-Bahn
fahren

Eine Konzeptstudie beantwortete 2014 die Frage, wo Hamburg dringend mehr U-Bahn benötigt. Eines der identifizierten Gebiete: die Horner Geest. Denn mit einer U4-Verlängerung erhielten nicht nur 13.000 Anwohnerinnen und Anwohner erstmals einen fußläufigen Zugang zum Schnellbahnnetz. Auch Menschen aus Wandsbek, Jenfeld und Billstedt würden von einem neuen Abschnitt profitieren, da sie früher in die U-Bahn einsteigen könnten und so schneller unterwegs wären.

GEFRAGT, GESAGT, GETAN.

Seit 2015 wurde geplant, ab 2016 die Menschen vor Ort in einem umfassenden Beteiligungsverfahren einbezogen, im Februar 2020 erhielten wir schließlich den Planfeststellungsbeschluss. Nach vorbereitenden Maßnahmen im Laufe des Jahres folgte im Februar 2021 der offizielle Baustart. Hamburgs Osten erhält nun einen neuen U-Bahn-Anschluss.

Mit dem Aufgalopp an der Horner Rennbahn, wo die bestehende Haltestelle um einen weiteren Bahnsteig erweitert wird und ein zusätzlicher eingleisiger Tunnel entsteht, hat die Ausfädelung auf die Horner Geest begonnen. Bisher bindet die U4 Hafencity und Innenstadt an und fährt danach auf

der Strecke der U2 über die Horner Rennbahn Richtung Billstedt. Künftig wird sie hinter der Horner Rennbahn in Richtung Nordosten auf einer 2,6 Kilometer langen Strecke die zwei neu zu bauenden Haltestellen Stoltenstraße und Horner Geest bedienen. Bei der Namensfindung der Haltestellen durften die Hornerinnen und Horner übrigens selbst kreativ werden. 570 Vorschläge gingen bei unserem Wettbewerb ein, eine Jury kürte anschließend die beiden Siegerinnen.

Ende 2026 sollen die ersten Fahrgäste einsteigen und dann in nur 13 Minuten von der Horner Geest zum Hauptbahnhof fahren können. Das Quartier wird zu einem Musterbeispiel für die Mobilitätswende. Denn auch eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr wird mit dem U-Bahn-Bau gleich mitgedacht, verschiedene Angebote werden so innovativ miteinander verbunden. Da im Vorfeld des Baus einige Baumfällungen nötig waren, werden wir insgesamt 633 Bäume neu pflanzen, über 100 sind bereits gesetzt.

Horn grün erhalten und mit der U4 noch grüner gestalten, das treibt uns an.



Menschenwürdige
Arbeit und
Wirtschaftswachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

1.

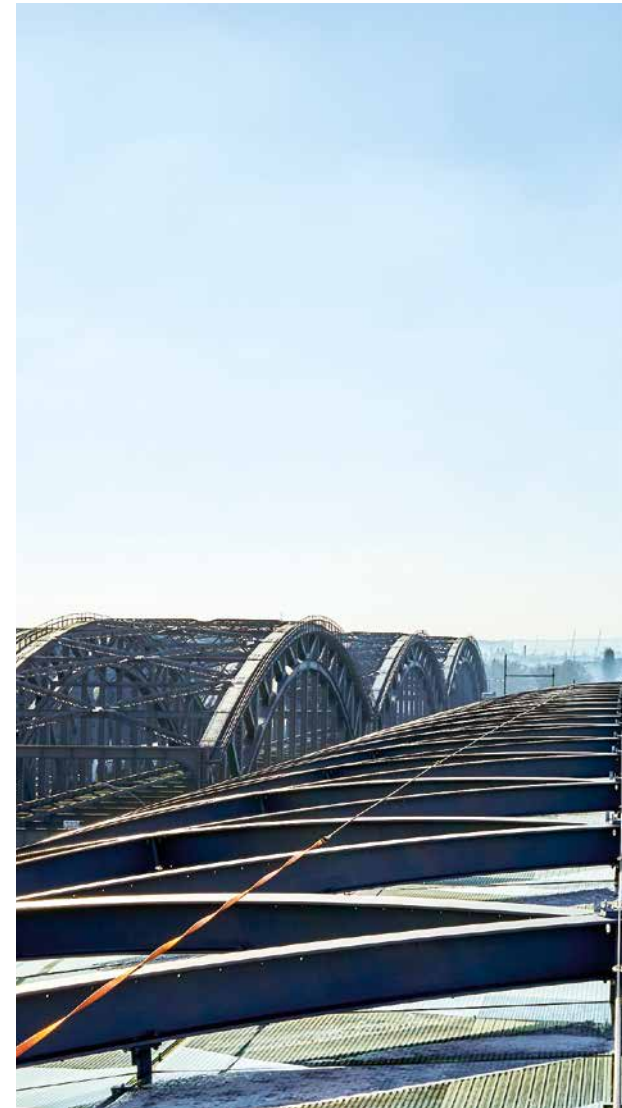
U-Bahn-
Haltestelle
südlich der
Elbe

16

Meter über
dem Wasser
„schwebend“

IM SÜDEN VON DER ELBE

MIT DER U4-VERLÄNGERUNG AUF DEN
GRASBROOK WAGT UNSERE U-BAHN
ERSTMALS DEN SPRUNG ÜBER DIE ELBE.
ÜBERNÄCHSTER HALT: WILHELMSBURG?





Der Sprung über die Elbe: Hinter den Elbbrücken entsteht auf dem Grasbrook ein neuer Stadtteil – inklusive U-Bahn-Anschluss.

Im Süden von der Elbe, da ist das Leben nicht dasselbe. So rappten es die „Beginner“ in ihrer Hommage an unsere Stadt. Auch wenn sie damit nicht die Veddel, Wilhelmsburg und Co. besangen, sondern vielmehr die für Hamburg kurz hinter der Stadtgrenze beginnenden „Voralpengebiete“ meinten, so steckt in der Songzeile doch jede Menge Wahrheit. Schließlich musste Hamburgs Süden bislang gänzlich auf unsere U-Bahn verzichten. Ob U1, U2, U3 oder U4 – alle Linien sind echte Nordlichter, die sich bis heute nie über die Elbe wagten.

Bis heute. Denn was auf der Karte mit rund 300 Metern nur kleine Schritte für Hamburg sind, wird ein großer Schritt für die HOCHBAHN und die Mobilitätswende. Von der U4-Haltestelle Elbbrücken aus soll der Sprung rüber auf den Grasbrook erfolgen. Dort entsteht in den kommenden Jahren auf einer Fläche von rund 65 Hektar ein neuer Stadtteil mit rund 3.000 Wohnungen, 16.000 Arbeitsplätzen, Kitas, einer Grundschule, Läden, Kultur- und Grünflächen. Wie zuvor bei der U4 in der HafenCity wird die U4 von vornherein mitgeplant –

lange bevor das Leben Einzug hält. So schaffen wir von Beginn an die optimale und umweltfreundliche Anbindung. Denn: Neben der U-Bahn werden gleich auch Rad- und Fußverkehr über die Elbe mitgedacht.

Der Plan: Von den Elbbrücken geht's mit einer neuen U-Bahn-Brücke über die Norderelbe gen Grasbrook. Anschließend fährt die U4 auf einem Viadukt hin zur Haltestelle mit dem Arbeitstitel „Moldauhafen“. Diese wird rund 16 Meter über dem Hafenbecken „schweben“. Unterhalb der Gleise ist eine zweite Ebene als Fuß- und Radweg vorgesehen. Auch für Bewohnerinnen und Bewohner der nördlichen Veddel gibt's dann eine schnelle Verbindung in die City. Denn sie können über die Veddeler Brücke, eine Fußgängerbrücke, schnell in die U4 einsteigen. Die Machbarkeit des Projekts ist bereits nachgewiesen, derzeit läuft die Vorentwurfsplanung.

Der „Moldauhafen“ soll dabei nur der Beginner südlich der Elbe sein. Denn die Machbarkeitsuntersuchung für eine weitere U4-Verlängerung nach Wilhelmsburg ist schon im Gange.

Noch ein Ohrwurm gefällig? Wir packen Hamburgs Süden endlich auf die (U-Bahn-)Karte!



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

**DIE FUHLSBÜTTLER
STRASSE BEKOMMT
EINE EIGENE
U3-HALTESTELLE.**

10.000

Anwohner*innen
profitieren von der
Haltestelle

262

eingereichte
Ideen beim ersten
Online-Dialog

Lebensfroh, individuell, so bunt wie seine Menschen. „Broiler, Dosenbier und Kleingartenverein“, so besang Kult-Hamburger Lotto King Karl einst seinen vielseitigen Heimatstadtteil Barmbek. Mittendrin liegt die Fuhlsbüttler Straße, liebevoll „Fuhle“ genannt. Sie ist Gastro- und Flaniermeile und steht für ein multikulturelles und trubeliges Miteinander. Hier im Herzen Barmbeks finden die Anwohnerinnen und Anwohner so ziemlich alles, was sie brauchen – außer eine eigene U-Bahn-Haltestelle. Deshalb läuft bei uns die Planung für einen weiteren Halt der U3 zwischen den Haltestellen Habichtstraße und Barmbek.

Rund 10.000 Menschen binden wir mit der U3 Fuhlsbüttler Straße ans Schnellbahnnetz an. Sie bringen wir in Zukunft schneller, stau- und stressfrei in die Innenstadt. Wenn das kein Grund ist, das Auto stehen zu lassen ...

Film ab!
Darum braucht
Barmbek
die U3 Fuhle:



M I T T E N I N B A R M B E K, L E U D E!

Auch die Nachbarschaft der „Fuhle“ am S-/U-Bahn-Knotenpunkt Barmbek freut sich schon: Denn steigen mehr Fahrgäste bereits an der „Fuhle“ ein, entlasten sie damit den Bahnhof Barmbek.

Im Herbst 2020 haben wir in einem Online-Dialog auf unserer Beteiligungsplattform schneller-durch-hamburg.de bereits Ideen und Anregungen der Menschen vor Ort aufgenommen. Gebaut werden könnte dann voraussichtlich in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre. Mitten in der großen Stadt, mitten in Barmbek, Leude!

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 19





Bewegend:
Die Fuhlsbüttler
Straße steht
für das leben-
dige und bunte
Miteinander in
Hamburg.



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



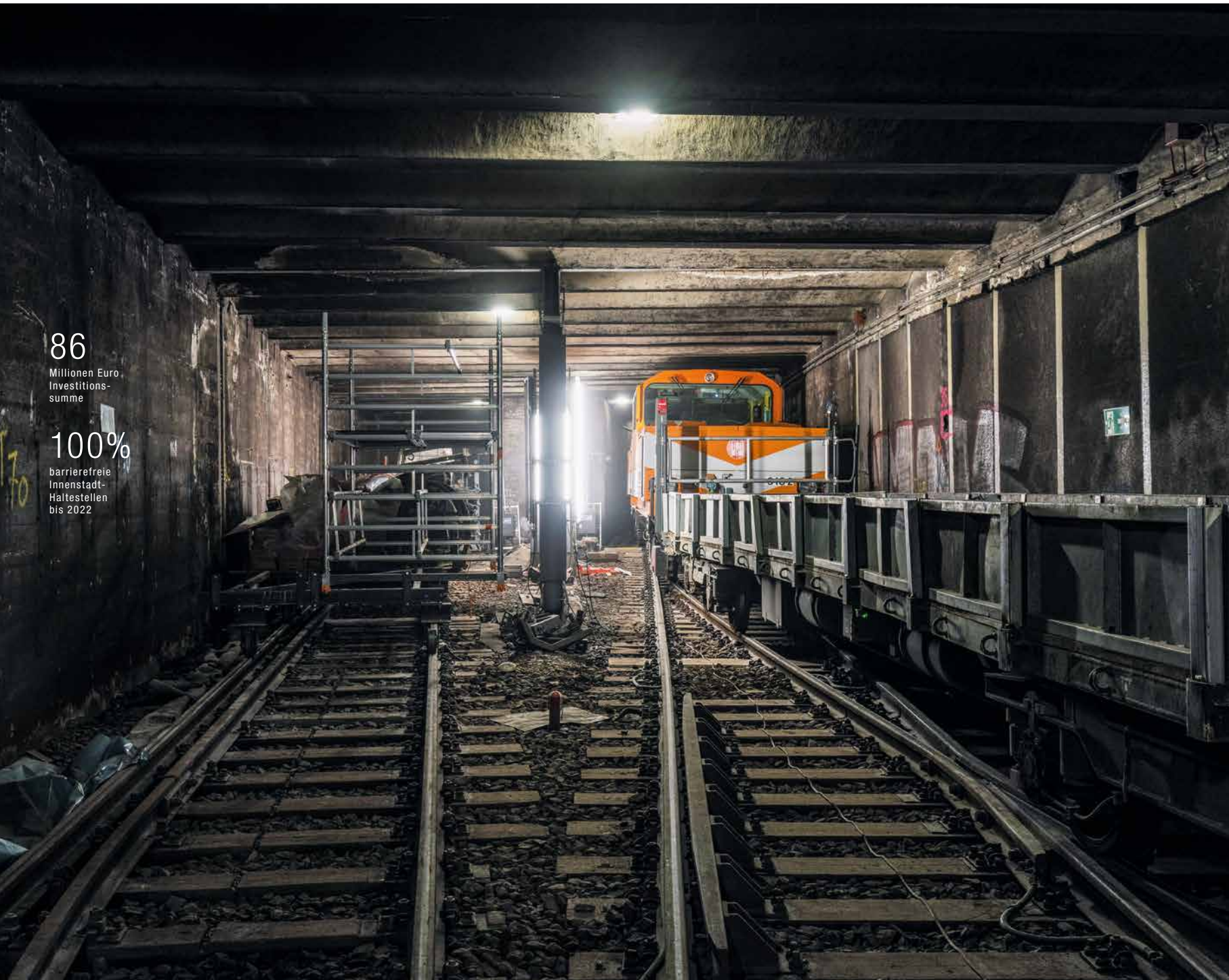
Maßnahmen
zum
Klimaschutz

86

Millionen Euro
Investitions-
summe

100%

barrierefreie
Innenstadt-
Haltestellen
bis 2022



Arbeitszug
statt U-Bahn:
Ein seltener
Tunnelblick in
der Hamburger
City.

SCHIENEN, SCHWELLEN, SCHWERGEWICHTE

**VOR ÜBER EINEM JAHRHUNDERT
REVOLUTIONIERTE SIE
DIE MOBILITÄT IN HAMBURG.
JETZT MACHEN WIR DIE HEUTIGE
U-BAHN-LINIE U3 IN DER
INNENSTADT MIT EINER
XXL-SANIERUNG FIT FÜR DIE
NÄCHSTEN GENERATIONEN.**

Mehr Nachhaltigkeit geht kaum: Erbaut vor über 100 Jahren von den Pionieren der HOCHBAHN, markierte die Ringlinie (heute U3) als erste U-Bahn-Strecke Hamburgs damals eine echte Mobilitätswende. Seither geht's für Generationen von Fahrgästen an Elbe und Alster vorbei schnell in die Innenstadt oder aus ihr heraus. Damit dies auch so bleibt, wird die U3 in der Innenstadt seit Ende 2020 bis zum Frühsommer 2022 umfangreich saniert und werden Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Ein echtes Schwergewicht: Zwischen Hauptbahnhof und Baumwall, wo die U3 noch bis März 2022 für insgesamt 14 Monate nicht fährt, bündeln wir effizient gleich zahlreiche Baumaßnahmen, die für den weiterhin reibungslosen U-Bahn-Betrieb unbedingt notwendig sind. Herzstück des Projekts ist die vollständige Erneuerung des U-Bahn-Trogs, also des Tunnelausgangs der U3, am Mönkedamm. Hinzu kommen die Instandsetzung des U-Bahn-Tunnels zwischen der Haltestelle Mönckebergstraße und dem Adolphsplatz, die Instandsetzung von vier Viadukten, die Sanierung der Haltestelle Rödingsmarkt, die Erneuerung von Schienen und Schwellen zwischen den Stationen Rathaus und Rödingsmarkt sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Mönckebergstraße und Rathaus.

Nahezu sämtliche Projektbestandteile unterliegen dem Denkmalschutz. Dies sowie die enge unterirdische und oberirdische Bauumgebung verlangen besondere Sorgfalt. Ist unser Team 2022 dann fertig, sind alle U-Bahn-Haltestellen im zentralen Innenstadtbereich (auch die U1-Haltestellen Jungfernstieg und Steinstraße) barrierefrei ausgebaut.

Für die Sanierung investieren wir rund 86 Millionen Euro, darunter Gelder aus unserer grünen Unternehmensanleihe (Seite 52).

Nachhaltig handeln bedeutet auch, die Lebensqualität für künftige Generationen zu sichern. Mit dem XXL-Projekt U3-Sanierung machen wir die wohl schönste U-Bahn-Strecke Deutschlands fit für die nächsten Jahrzehnte.

+
Film ab!
So läuft die
U3-Sanierung:



+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 15


Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum


Industrie,
Innovation und
Infrastruktur


Nachhaltige
Städte und
Gemeinden


Maßnahmen
zum
Klimaschutz

DAS UNTERWEGSSEIN EINFACH MACHEN

**SCHON ÜBER 90 PROZENT UNSERER U-BAHN-HALTESTELLEN
SIND BARRIEREFREI AUSGEBAUT.**

Ein gleichbleibend hoher Service entlang des gesamten Reisewegs, dazu gehört vor allem der Zugang zur Haltestelle und U-Bahn ohne Hindernisse. Deshalb haben wir seit 2011 beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen auf die Tube gedrückt. Als der Hamburger Senat damals den beschleunigten Umbau beschloss, waren gerade einmal 36 U-Bahn-Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar.

Seither gehen unsere Baumeisterinnen und Baumeister so richtig steil: 85 von 93 Haltestellen und somit über 90 Prozent sind jetzt frisch geliftet, haben (teil-)erhöhte Bahnsteige und ein taktiles Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen.

Seit 2020 ist der Ost-Ast der U1 vollständig barrierefrei, die unter Denkmalschutz stehende U3-Haltestelle Landungsbrücken ist seit Frühjahr 2020 für alle Menschen zugänglich. In der City läuft das große Liftprogramm ebenfalls auf Hochtouren: Die U1-Haltestelle Jungfernstieg erhielt im Frühjahr 2021 den Status barrierefrei, die Haltestelle Steinstraße soll im Sommer 2021 folgen.

Auf den Linien U2 und U4 heißt es ohnehin schon durchgängig: einfach einsteigen! 2022 werden dann 95 Prozent unseres U-Bahn-Netzes barrierefrei sein.

Zwei Aufzüge
bringen die
Fahrgäste am
Rathaus künftig
bequem an die
U3-Bahnsteige.



85

von 93 U-Bahn-Haltestellen in Hamburg sind barrierefrei

90%

Barrierefreiheit sind erreicht



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 16



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur

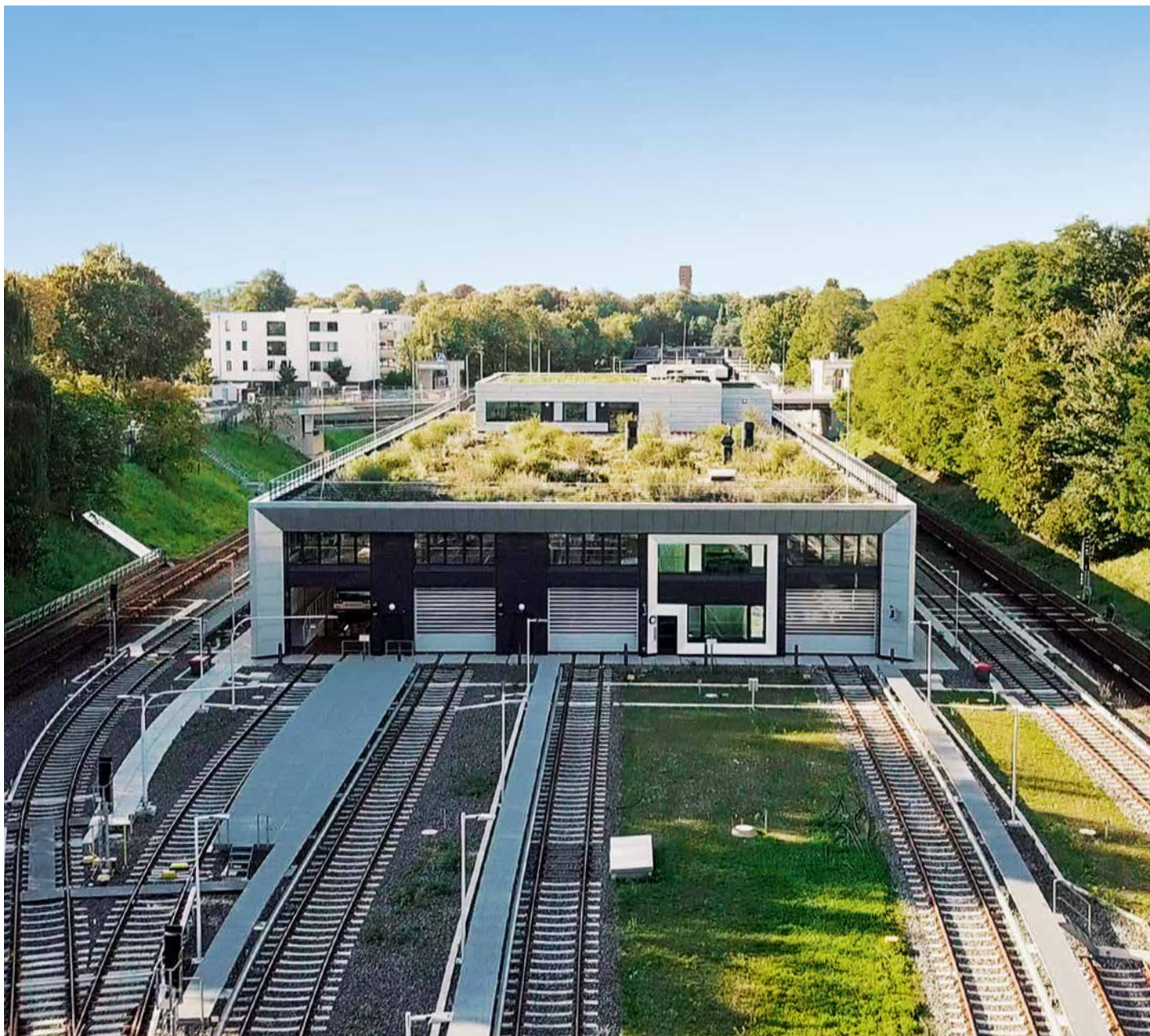


Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

Das begrünte
Dach der neuen
Werkstatt
bietet wichtige
Lebensräume
für Bienen und
Hummeln.



44
Millionen Euro
Investitionen

135
Meter lange
Betriebs-
werkstatt

26
Fahrzeuge
können pro
Tag gewartet
werden

BILLSTEDT CHECKT'S

**HIER WIRD AN DEN
RICHTIG GROSSEN
SCHLITTEN GESCHRAUBT
UND GESCHRUBBT:
IN UNSERER NEUEN
U-BAHN-WERKSTATT UND
WASCHANLAGE GIBT'S
NACHHALTIGE PFLEGE
FÜR DIE FLOTTE.**

Mehr Linien, mehr Haltestellen, mehr Fahrzeuge. Auf dem Weg zum Hamburg-Takt wächst unser U-Bahn-Netz. Das bedeutet natürlich auch: mehr Bedarf an Inspektionen, Wartungen und Reinigungen. Deshalb wird in Billstedt jetzt so richtig abgecheckt. In unserer 135 Meter langen Betriebswerkstatt können seit November 2020 täglich bis zu 26 U-Bahn-Fahrzeuge gewartet und instandgehalten werden. Zeitgleich an vier U-Bahnen auf jeweils vier verschiedenen Ebenen arbeitet unser Team mit modernster Technik. Ölwechsel, Klimaanlage, Technikcheck – das volle Programm.

Rundumpflege für unsere Schwergewichte gibt's auch in der Waschanlage nebenan. Hier können bis zu 21 Fahrzeuge pro Tag gereinigt werden. Dafür wird Regenwasser in einem Auffangbecken

gesammelt und nach der Nutzung wiederaufbereitet. Der Umweltgedanke setzt sich auf dem Dach der Werkstatt fort. Dieses ist insektenfreundlich für Bienen und Hummeln bepflanzt – kann aber gern auch von unseren menschlichen Kolleginnen und Kollegen für eine Mittagspause zum Durchatmen genutzt werden.

Billstedts Neue ist Hamburgs erste neue U-Bahn-Werkstatt seit über 50 Jahren. Und unsere Basis, um beim Netzausbau in den kommenden Jahren durchstarten zu können. Verortet zwischen den U2-/U4-Haltestellen Billstedt und Legienstraße ergänzt sie die Hauptwerkstatt in Barmbek und die zweite Betriebswerkstatt in Farmsen. Rund 44 Millionen Euro wurden hier in Hamburgs nachhaltige Mobilität investiert.

+
Film ab!
Ein Blick in
die Werkstatt
in Billstedt:



+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 39



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

**Mut ist
der Beginn
Wandel
der Weg.**



nn,



Einer von 65
E-Bussen, die
Hamburg bereits
emissionsfrei
bewegen.



REVOLUTIONEN FINDEN AUF DER STRASSE STATT

DER LEISESTE UMSTURZ HAMBURGS KOMMT INS
ROLLEN: DIE KLIMAFREUNDLICHEN BUSSE EROBERN
DIE STADT. WIE ES DAZU KOMMEN KONNTE:

MUT MUT MUT

Die Null muss stehen – das Ziel war klar. Der Weg dorthin war es indes nicht. Als wir 2016 verkündeten, schon ab dem Jahr 2020 nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen, war dies vor allem eines: mutig. Denn zu diesem Zeitpunkt gab es für uns schlichtweg noch keine serienreifen emissionsfreien Fahrzeuge zu kaufen.

Doch Mut machen sollte schon da unser Weg sein.

- Den Herstellern Mut machen, in die Entwicklung der neuen Technologien zu investieren, indem wir ihnen die Abnahme der Fahrzeuge signalisierten.
- Unserer gesamten Branche Mut machen, sich mit auf den Weg hin zu klimaneutralem ÖPNV zu machen.
- Den Hamburgerinnen und Hamburgern Mut machen, unsere Stadt gemeinsam lebenswerter zu machen.

Aus einer Vision wurde schließlich Realität. Ende 2018 rollte der erste serienreife E-Bus durch Hamburg, seit 2020 bestellen wir tatsächlich keine Dieselfahrzeuge mehr. Im Sommer 2020 erteilten wir in der bis dato größten deutschen Ausschreibung für bis zu 530 Elektrobusse den Zuschlag. Bis 2025 werden die Hersteller Daimler Buses, Solaris und MAN Truck & Bus nun diese stolze Zahl an Solo- und Gelenkbatteriebussen nach Hamburg liefern. Schon rund 200 neue emissionsfreie Busse werden wir bis Ende 2022 in Betrieb nehmen, darunter noch in diesem Jahr den ersten Gelenkbus mit Batterieantrieb. Bereits heute sind täglich über 65 klimafreundliche Busse im Linienbetrieb unterwegs, den 100. E-Bus erwarten wir noch in diesem Herbst.

Schon 2030 sollen all unsere mehr als 1.000 Dieselbrummis durch Busse ohne Bass ersetzt sein. Das Ziel bleibt klar, der Weg noch weit. Doch Mobilität kann nur mit Mut gemacht werden.

100%

E-Bus-Bestellungen
seit 2020

100%

hochwertiger
Ökostrom

100%

Emissionsfreiheit
bis 2030


Bezahlbare
und saubere
Energie


Industrie,
Innovation und
Infrastruktur


Nachhaltige
Städte und
Gemeinden


Maßnahmen
zum
Klimaschutz

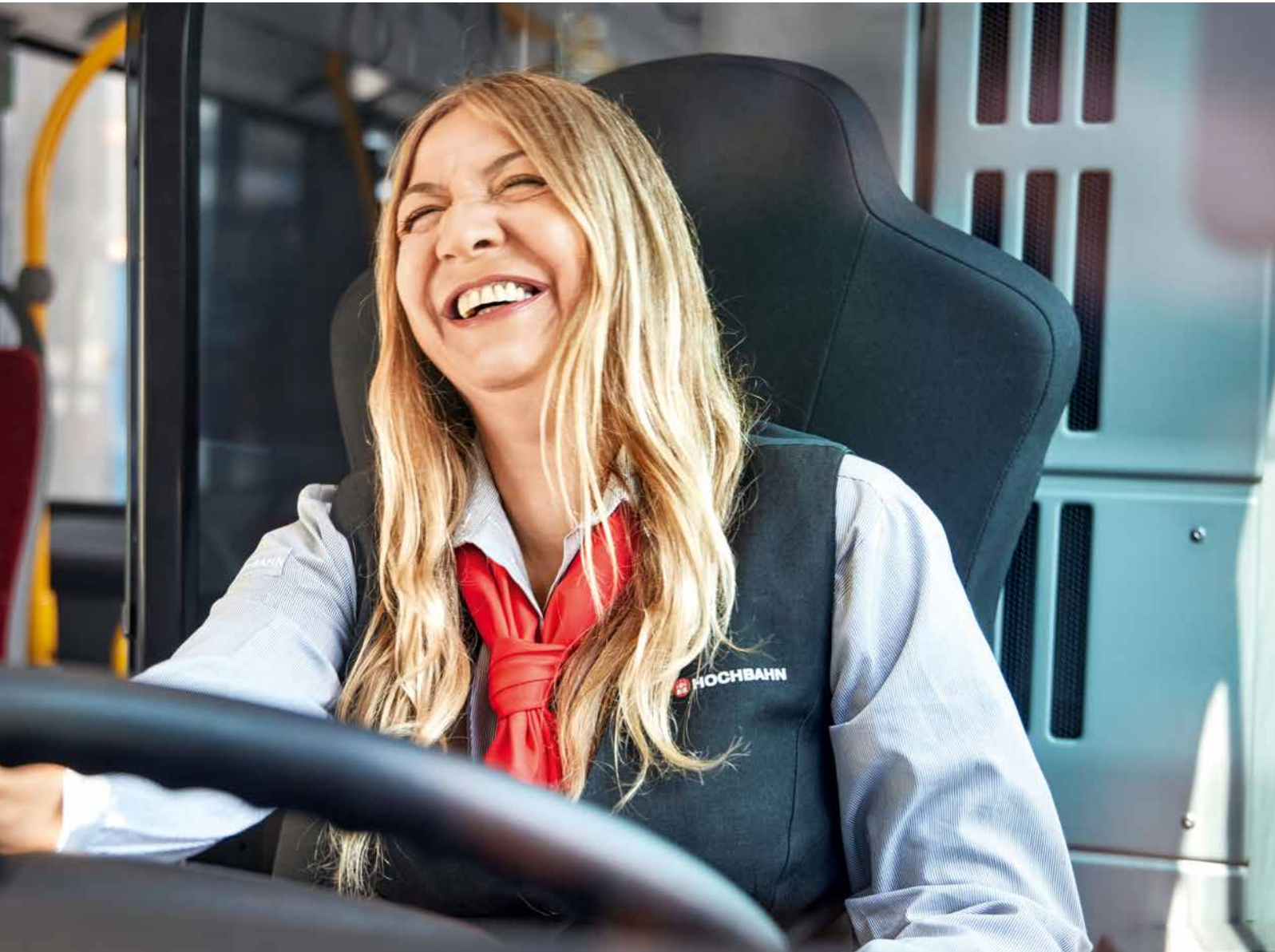

Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 29

1.300.000

Kilometer haben unsere umweltfreundlichen Busse im Jahr 2020 emissionsfrei angetrieben zurückgelegt. Dabei haben sie – im Vergleich zu einem normalen Dieselbus – den Ausstoß von mehr als 1.450 Tonnen CO₂ vermieden. Das entspricht in etwa der Menge, die 184 Menschen in Deutschland durchschnittlich pro Jahr verursachen. Nur ein Anfang, aber einer, der Mut macht. Denn diese Zahlen werden in den kommenden Jahren rasant steigen – und den CO₂-Ausstoß Hamburgs senken.

Unterwegs Richtung
Emissionsfreiheit:
Rund 3.000
Busfahrer*innen
sind für die
HOCHBAHN und
Hamburg im Einsatz.





Bezahlbare
und saubere
Energie



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

HH + H₂ = ♥

WIR BRENNEN FÜR WASSER- STOFF

**DESHALB SETZEN WIR AUF DEM WEG
ZUR KLIMANEUTRALITÄT AUCH
AUF BRENNSTOFFZELLENBUSSE MIT
HOHER REICHWEITE.**

350
km Mindest-
reichweite pro
Betankung

Sie sind echt öko unterwegs, dampfen nur Wasser und können richtig was wegziehen – und zwar jede Menge Kilometer: Brennstoffzellenbusse, betrieben mit grünem Wasserstoff, werden neben den Batteriebusen der entscheidende Part für Hamburgs leiseste Straßenrevolution. Deshalb lief 2020 die erste Ausschreibung zur Lieferung von bis zu 50 Bussen dieser Antriebstechnologie bis 2025 (im gleichen Zeitraum erhalten wir zudem bis zu 530 Batteriebusse).

Betankt mit zu 100 Prozent grünem Wasserstoff schaffen sie mit mindestens 350 Kilometern Umläufe wie ein Dieselbus und können somit längere Strecken abdecken als die E-Busse (150–200 Kilometer). Deshalb gehören sie fest zu unserer Fahrzeugstrategie. Bereits seit 2014 waren wir auf der Innovationslinie 109 mit „Wasserträgern“ für Hamburg unterwegs und haben wichtige Erfahrungen gesammelt, die nun in die Ausschreibung einfließen konnten.

Ein wichtiger Part der Ausschreibung waren auch diverse Nachhaltigkeitskriterien entlang der gesamten Lieferkette (siehe auch Seite 54). Eingesetzte Rohstoffe, der Abbau dieser und Maßnahmen zur Risikoreduzierung flossen als Kriterien in die Vergabe mit ein.

Hamburg und der Norden haben sich aufgemacht, eine umfassende Wasserstoffwirtschaft aufzubauen, von der auch wir künftig profitieren können. Viele Kräfte, ein Antrieb: gemeinsam gegen den Klimawandel.



Bezahlbare
und saubere
Energie



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 29

NEUE VERBINDUNGEN IN SICHT

2,2

Millionen Euro
Fördergelder
vom Bundes-
ministerium für
Verkehr und
digitale
Infrastruktur

700

Busse erhalten
Monitore

WIR SIND ÜBERZEUGT: Um noch mehr Menschen zum Ein- und Umstieg in den Bus zu bewegen, braucht es ein gleichbleibend hohes Serviceniveau entlang des gesamten Reisewegs. Es reicht nicht aus, eine gut getaktete und pünktliche Verbindung zu liefern. Fahrzeugkomfort, wie mit unseren neuen E-Bussen, spielt ebenso eine wichtige Rolle wie die optimale Information an Bord. Deshalb statten wir nun alle vorhandenen Busse der Euro-6-Norm (das sind diejenigen, die noch nicht kurz vor der Ausmusterung stehen) und die emissionsfreien Busse (zusammen über 700 Fahrzeuge) mit Doppelmonitoren aus. Unsere E-Busse werden hiermit künftig bereits ab Werk ausgerüstet.

Doch welche Informationen sind für unsere Fahrgäste entscheidend? Dieser Frage widmete sich ein agiles Team aus Hochbahnerinnen und Hochbahnern verschiedener Bereiche vorab. Die Ergebnisse: Ein Monitor wird das sogenannte Linienband mit der nächsten Haltestelle, den nachfolgenden drei Haltestellen und der prognostizierten Fahrtdauer bis

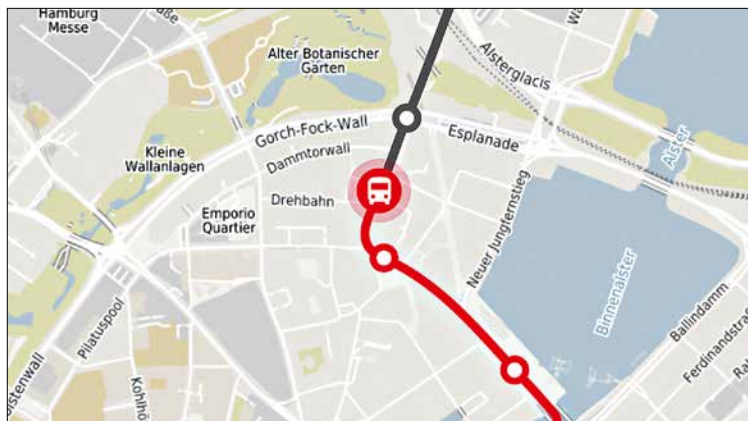
dorthin, dem Ziel und einer Stopp-Anzeige zeigen und gegebenenfalls über Streckenstörungen informieren.

Der zweite Bildschirm zeigt eine Hamburg-Karte mit farblich hervorgehobener Darstellung des aktuellen Fahrtwegs und der Haltestellen. Vor Einfahrt in die nächste Haltestelle switchen wir dann auf eine Übersicht aller möglichen Umsteigeverbindungen (Bus und Schnellbahn) vor Ort – ab Mitte 2021 in Echtzeit.

Dabei gilt: Gute Gestaltung ist so wenig Gestaltung wie möglich. Wir beschränken uns auf die wesentlichen fahrtrelevanten Informationen und bieten diese einfach verständlich und gut lesbar.



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 20



Den Fahrtweg und die nächsten Haltestellen im Blick: Diese Infos bieten die neuen Doppelmonitore im Bus.

4	Hauptbahnhof/ZOB	
	Gerhart-Hauptmann-Platz	14 Min.
	Rathausmarkt	12 Min.
	U S Jungfernstieg	4 Min.
Nächster Halt/Next stop:		
	Gänsemarkt	1 Min.
	31 X3 U2	


Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum


Industrie, Innovation und Infrastruktur


Nachhaltige Städte und Gemeinden


Maßnahmen zum Klimaschutz

8%
XpressBus-Linien
im HVV-Gebiet

10
Minuten-Takt
zwischen Jenfeld
und Hagenbecks
Tierpark

EIN X FÜR

EIN U!

DIE NEUEN XPRESSBUSSE FAHREN GRÖßERE DISTANZEN OHNE VIELE ZWISCHENSTOPPS UND SCHAFFEN ATTRAKTIVE VERBINDUNGEN, AUCH WO KEINE U- ODER S-BAHN ZUR VERFÜGUNG STEHT.

Das Prinzip ist einfach: wichtige Haltestellen schnell und auf direktem Wege zu verbinden. Die im Rahmen des Hamburg-Takts eingeführten Xpress-Busse verkürzen die Fahrzeiten zu stark frequentierten Zielen oder wichtigen Umsteigepunkten.

Bestes Beispiel: die im August 2020 eingeführte Linie X22. Zwischen Jenfeld und Hagenbecks Tierpark verbindet sie auch die Stadtteile Barmbek, Winterhude und Lokstedt /Stellingen miteinander und eröffnet neue Möglichkeiten. Um von einem Stadtteil zum anderen

zu kommen, waren teils mehrfache Umstiege nötig, oft in Kombination mit Schnellbahnen. Die X22 bietet als Quer-Verbindung nun die bequeme Alternative.

So können unsere Fahrgäste entscheiden: X statt U oder ein X für ein U, als schneller Zubringer. Anders als die vorigen SchnellBusse können unsere Fahrgäste hier übrigens zuschlagsfrei zum ganz normalen HVV-Tarif einsteigen.

Auch mit dem Bus bringen wir unsere Fahrgäste schnell und komfortabel ans Ziel.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

GRÜNER GRUNDSTEIN

28.000

Quadratmeter
Busbetriebshof
in Meiendorf

450

Busfahrer*innen
werden von dort
starten

130

emissionsfreie
Busse werden in
Meiendorf stationiert

**ALSTERDORF WAR
DER ANFANG, NUN
ENTSTEHEN WEITERE
FÜR EMISSIONSFREIE
BUSSE AUSGELEGTE
BETRIEBSHÖFE, WIE IN
MEIENDORF.**

Um Hamburg in Takt zu bringen, braucht es ein starkes Ensemble. Unsere E-Philharmonie wächst stetig, die Bass-Brummer gehen bereits allmählich auf Abschiedstournee. Mit dem Hamburg-Takt wächst die Zahl unserer sanft summenden Fahrzeuge um bis zu 50 Prozent (heute über 1.000 Busse). Deshalb steigt die Spannung nun auch auf unseren Busbetriebshöfen: Die bestehenden Standorte werden mit Ladeinfrastruktur auf E-Mobilität umgerüstet, neue Höfe müssen entstehen.

Bereits vor zwei Jahren haben wir Deutschlands ersten rein auf emissionsfreie Mobilität ausgelegten Busbetriebshof in Alsterdorf eröffnet. Weitere werden folgen, der erste Standort ist bereits gefunden: In Meiendorf werden

wir den modernsten Betriebshof des Landes bauen. Anders als in Alsterdorf, wo aktuell auch noch Dieselfahrzeuge beheimatet sind, werden hier von Beginn an nur umweltfreundlich angetriebene Busse ihr Zuhause finden.

Im Oktober 2020 hat die Vorentwurfsplanung begonnen. Entstehen sollen im Nordosten Hamburgs Lade- und Parkflächen für rund 130 Busse, eine Wasch- und eine Werkstatthalle sowie ein Verwaltungsgebäude. Alle Carportdächer werden begrünt und mit Photovoltaikanlagen bestückt. Geladen werden die Fahrzeuge auch hier ausschließlich mit grünem Ökostrom. Ihren ersten Auftritt in Meiendorf sollen die E-Busse Ende 2024 haben.



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 29





Betankt mit
100 Prozent
grünem
Ökostrom.



Bezahlbare
und saubere
Energie



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

Nur tote Fische schwimmen mit dem Strom.



DARF

GRÉE

MUTIG SEIN BEDEUTET, NEUE WEGE ZU GEHEN. DESHALB HABEN WIR ALS ERSTES DEUTSCHES VERKEHRSUNTERNEHMEN EINEN GREEN BOND AUSGEGEBEN UND UNSERE NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE BEWERTEN LASSEN. DAS ERGEBNIS: EIN FETTER GRÜNER DAUMEN.

500

Millionen
Euro
für grüne
Projekte

6

-fach
überzeichnete
Anleihe

70%

Prozent des
Geldes fließen
in den Bereich
U-Bahn

Klar ist: Um Hamburg schon 2030 einen klimaneutralen ÖPNV bieten zu können, sind hohe Investitionen notwendig. Summen, die uns jedoch nicht abschrecken und nicht von der alternativlosen Mobilitätswende abbringen dürfen. Mit einer grünen Unternehmensanleihe konnten wir nun einen in Deutschland gänzlich neuen Finanzierungsweg für öffentliche Verkehrsunternehmen aufzeigen.

Mit dem Green Bond haben wir uns 500 Millionen Euro für nachhaltige Verkehrsprojekte von institutionellen Anlegern beschafft. Dieser hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Der Run auf die HOCHBAHN-Anleihe war dabei überwältigend, sie war gleich 6-fach überzeichnet.

Grund hierfür waren die herausragenden Bewertungen im Vorfeld. Neben Bestnoten im Finanzrating (AAA durch Fitch für das Unternehmen wie auch für die Anleihe selbst) gabs für unsere Nachhaltigkeitsstrategie einen fetten grünen Daumen. Die höchste Wertung „Dark Green“ erhielt unser Green Bond Framework (Rahmenwerk), in dem die Nachhaltigkeitsziele und Verpflichtungen der HOCHBAHN hinterlegt sind und das den internationalen Standards der ICMA (International Capital Market Association) entspricht. Beurteilt hatte dies die renommierte und unabhängige norwegische Agentur Cicero als

sogenannte Second Party Opinion. Ein „Excellent“ bekam auch unsere nachhaltige Unternehmensführung.

Etwa 70 Prozent der Summe von 500 Millionen Euro fließen in den U-Bahn-Bereich. Beispielsweise in den Kauf von 50 neuen DT5-Zügen, in Infrastrukturprojekte, wie die U3-Sanierung in der Innenstadt (Seite 30), aber auch den Bau neuer Werkstätten, die für die wachsende Fahrzeugflotte erforderlich sind.

Rund 20 Prozent des Geldes gehen in die Modernisierung und Ausweitung des Busnetzes und den Kauf von mehr als 160 E-Bussen (Seite 38). Die restlichen 10 Prozent des Anleihevolumens fließen in unsere Serviceoffensiven.

Hamburg emissionsfrei bewegen – ein Plan, der unter den Anlegerinnen und Anlegern ankam. Rund 35 Prozent der Anfragen kamen aus Deutschland, darunter auch lokale Player der Hamburger Finanzwirtschaft. Auch aus Frankreich, Großbritannien, Italien, Benelux, der Schweiz, Skandinavien und Asien kamen Anfragen.

**STARKE SIGNALE,
DIE MUT MACHEN.**



Bezahlbare
und saubere
Energie



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 12

Unser Anspruch:
handeln mit
Weitblick für
Mensch und
Natur – auch
über Hamburg
hinaus.

GLOBAL GEDACHT,

10%
des Beschaffungsvolumens
unterliegen
detaillierten
Nachhaltigkeits-
kriterien

99%
des Beschaffungsvolumens
mit aktivem
Verhaltenskodex



LOKAL GEMACHT

MUT MACHEN BEDEUTET, VERANTWORTUNG ZU ÜBERNEHMEN, NEUE MASSSTÄBE ZU SETZEN UND ÜBER DEN TELLERRAND HINAUS ZU SCHAUEN. DESHALB LAUTET UNSER ZIEL NICHT NUR, HAMBURG EMISSIONSFREI ZU BEWEGEN, SONDERN AUCH GLOBAL ETWAS IN GANG ZU BRINGEN.

In der 2020 abgeschlossenen und bis dahin größten Ausschreibung für Elektrobusse in Deutschland (Seite 38) haben wir auch Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe angewendet. Denn die Kehrseite der klimafreundlichen Elektromobilität lautet: Batteriebetriebene Fahrzeuge stehen aufgrund möglicher negativer ökologischer und sozialer Auswirkungen bei der Batterieproduktion in der Kritik.

Das Dilemma: Ein Zertifikat für eine nachhaltig produzierte Batterie gibt es bislang nicht. Wir wollten deshalb in der Ausschreibung von den Busherstellern mehr wissen als nur die Nachhaltigkeitsleistung am Busproduktionsstandort. Wir

fordern Transparenz bei der Frage nach Maßnahmen menschenrechtlicher Sorgfalt im Lieferantenmanagement und vor allem auch in tieferen Wertschöpfungsstufen der Batterie bis zur Rohstoffgewinnung. So wollen wir Transparenz bis zur Herstellung der Zellen gewinnen.

Offenlegung und Durchgriff bis zu Rohstoffminen von beispielsweise Kobalt, Lithium oder Nickel ist häufig noch eine Herausforderung. Für uns war diese Ausschreibung der Start eines langfristigen Dialogs mit den Herstellern, in dem Anforderungen der Nachhaltigkeit in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden. 2020 haben wir den nachhaltigen Beschaffungsansatz auch schon auf weitere Beschaffungen ausgedehnt. Neben dem bereits seit 2019 in der Beschaffung integrierten Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner wurden bei den Ausschreibungen für bis zu 50 Brennstoffzellenbusse und 96 Ladegeräte detailliert Nachhaltigkeitskriterien abgefragt und vergaberelevant in die Gesamtbewertung einbezogen.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 38


Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum


Verantwor-
tungsvoller
Konsum


Maßnahmen
zum
Klimaschutz



Wir sind bunt: Unser Pride-Bus sorgt bei Fahrgästen und unserem Team für gute Laune – und setzt ein starkes Zeichen.

RIDE WITH PRIDE!

UNSER ROLLENDES STATEMENT FÜR VIELFALT UND OFFENHEIT IM UNTERNEHMEN UND DER GESELLSCHAFT.

Er zaubert den Menschen auf Hamburgs Straßen ein Lächeln auf die Lippen, ist beliebtes Fotomotiv und ein echter Hingucker: unser PrideBus. Seit Juli 2020 ist der rosafarbene, mit Regenbogen geschmückte Bus täglich im Linienverkehr unterwegs. Doch dieser Bus steht für viel mehr als nur einen bunten Farblecks im Dschungel der Großstadt – er ist ein Bekenntnis zu Offenheit und Vielfalt in unserer Gesellschaft.

Mit dem fahrenden Aushängeschild haben wir den Verein Hamburg Pride mit dem Hashtag #RidewithPride unterstützt. Ursprünglich wollten wir beim Christopher Street Day in Hamburg mit einem eigenen Wagen unterwegs sein, dieser fiel jedoch wegen der Corona-Pandemie aus. Mit dem PrideBus, der Regenbogenflagge auf dem Hochbahnhof und den in Regenbogenflagge strahlenden Leuchtcontainern in der U-Bahn-Haltestelle Hafencity Universität konnten wir dennoch ein starkes Statement setzen.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 54

Mit unseren über 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stehen wir für Vielfalt und sprechen uns gegen Diskriminierung jeder Art aus. Bei der HOCHBAHN arbeiten Menschen aus verschiedenen Kulturen, Glaubensrichtungen und Altersklassen, mit verschiedenen Geschlechtern und sexuellen Orientierungen, mit und ohne Behinderungen. Dieser bunte Mix ist nicht nur Abbild der Gesellschaft, sondern auch so gewollt: im Sinne der Chancengleichheit und als wichtige Voraussetzung für den Unternehmenserfolg.

+
Film ab!
Die HOCHBAHN
bei der
Pride Week:




Gesundheit
und
Wohlergehen

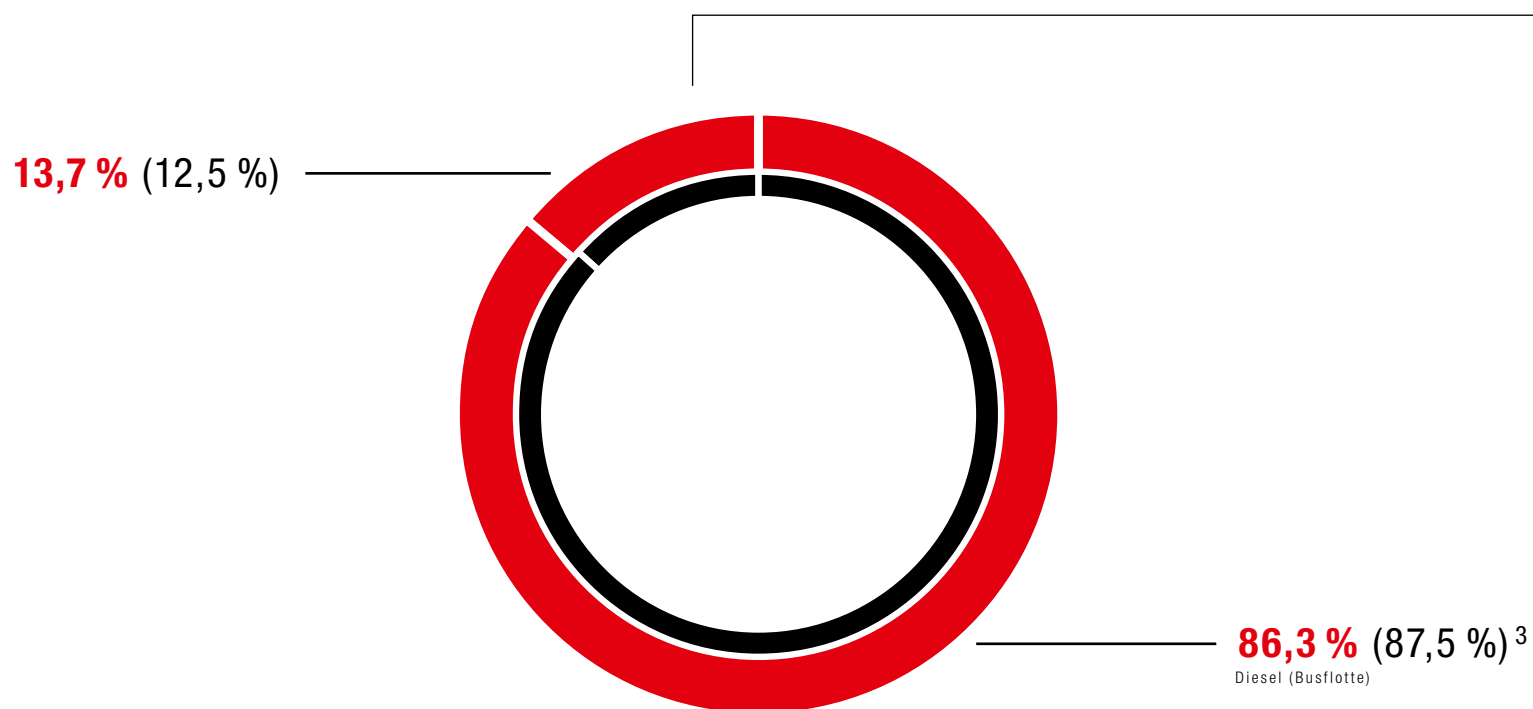

Hochwertige
Bildung


Geschlechter-
gleichstellung


Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum

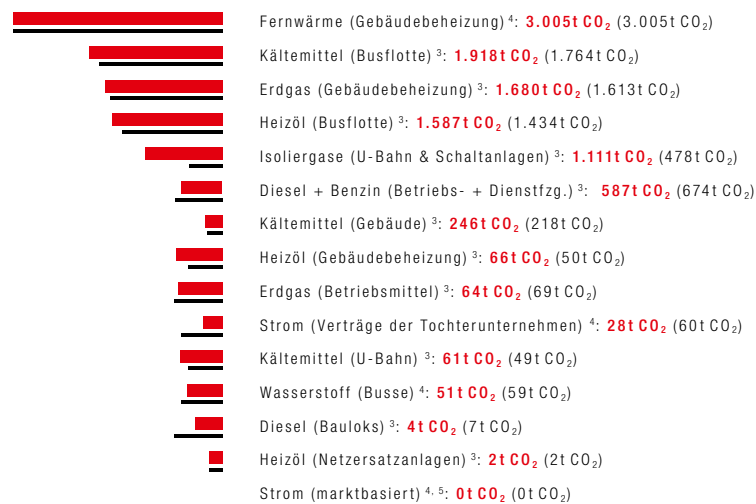
UNSER CO₂-FUSSABDRUCK

(2020: 75.934t CO₂ 2019: 75.826t CO₂)



● 2020²

● 2019¹



¹ Aktualisiert

² Vorläufige Werte

³ Scope 1 (direkte Emissionen flüchtiger Gase und aus Verbrennungsprozessen mobiler und stationärer Anlagen)

⁴ Scope 2 (indirekte Emissionen aus Fernwärme/-kälte, gekauftem Strom und Wasserstoff)

⁵ Klimaneutral durch Bezug von hochwertigem Ökostrom von nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens 6 Jahren (marktbasierter Ansatz). Unter Anwendung regionaler Emissionsfaktoren (standortbasierter Ansatz) lagen die Scope-2-Emissionen des Strombezugs 2020 bei 73.926 t CO₂ (2019: 74.226).

18,9%

weibliche
Führungskräfte
bei der
HOCHBAHN

6.308

Mitarbeiter*innen

MUT MACHERINNEN

**UNSER ZIEL: MEHR FRAUEN
IN FÜHRUNGSPPOSITIONEN
BRINGEN. ERSTE ERFOLGE
WERDEN SICHTBAR.**

Eine Auszeichnung, die für uns Ansporn zu mehr Mut ist: Die HOCHBAHN erhielt 2020 den Helga-Stödter-Preis für Mixed Leadership. Damit würdigen die Handelskammer Hamburg und die Helga-Stödter-Stiftung seit 2012 jährlich Hamburger Unternehmen, die sich vorbildlich und nachhaltig für ein ausgewogenes Verhältnis von Frauen und Männern in Führungspositionen einsetzen.

Mit der Verankerung von Diversity in der Unternehmensstrategie und der Schaffung der Position einer Diversity Managerin konnten wir den Frauenanteil bei der HOCHBAHN allgemein und Führungspositionen speziell bereits kurzfristig steigern.

Besonders bemerkenswert: Während in vielen Unternehmen der Anteil der Frauen in Führungspositionen deutlich hinter dem unternehmensweiten Frauenanteil zurückbleibt, ist es bei der HOCHBAHN umgekehrt – der Anteil der Frauen in Führungspositionen übertrifft den unternehmensweiten Frauenanteil.

Dennoch sind heute erst 17,4 Prozent der über 6.000 Hochbahnerinnen und Hochbahner weiblich. Immerhin 18,9 Prozent unserer Führungskräfte sind Frauen. Aus dem vergleichsweise geringen Anteil haben wir also schon etwas gemacht, viel Arbeit bleibt trotzdem. Denn um Hamburg bestmöglich voranzubringen, soll unser Team so bunt wie die Menschen dieser Stadt sein. Und dort sind schließlich mehr als 50 Prozent unserer Fahrgäste weiblich ...



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 54




Gesundheit
und
Wohlergehen


Geschlechter-
gleichstellung


Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum


Nachhaltige
Städte und
Gemeinden

Mutmacherinnen
sind bei der
HOCHBAHN gefragt.
Denn wir wollen
den Frauenanteil
im Unternehmen
weiter steigern.

WÄRME GEBEN



5.000

Spendenartikel
beim Wärmebus
im Dezember

30.000

Hilfspakete
und mehr wurden
von „Hamburg
packt's zusammen“
verteilt

**WIR ÜBERNEHMEN AUCH UND
BESONDERS IN KRISENZEITEN
SOZIALE VERANTWORTUNG UND
UNTERSTÜTZEN HAMBURGER
INITIATIVEN.**

Hamburg voranzubringen, bedeutet für uns mehr als Menschen mobil zu machen. Wir stehen für unsere Stadt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner ein – insbesondere in schweren Zeiten. Deshalb haben wir gleich zu Beginn der Pandemie nach Möglichkeiten gesucht, Menschen zu unterstützen, die schnell unsere Hilfe benötigen.

Unsere Auszubildenden und dual Studierenden schnürten bei der Initiative „Hamburg packt’s zusammen“ im Frühjahr 2020 zahlreiche Hilfspakete und unterstützten die Hamburger Tafel bei der mobilen Essensausgabe. Allein bei der von Hanseatic Help initiierten Aktion „Hamburg packt’s zusammen“ konnten wir gemeinsam mit 28 anderen Hamburger Unternehmen 60.000 Menschen helfen.

Im Rahmen der Kampagne #wärmegeben von Hanseatic Help stellten wir im Dezember 2020 und Frühjahr 2021 einen Wärmebus zur Verfügung, der Sachspenden für Obdachlose sammelte. Als Nachfolger unseres langjährigen Kinderbusses wird der Wärmebus nun jährlich zur kalten

 Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf Seite 56

Jahreszeit unterwegs sein. Auch die Weihnachtsaktion „Mehr als eine warme Mahlzeit“, die Obdachlose unterstützt, stand wie in den Vorjahren auf unserem Fahrplan.

Selbstverständlich bleiben wir auch nach der Corona-Krise am Ball und sind mit unserem Team in und für Hamburg unterwegs. Denn eines unserer Top-Nachhaltigkeitsziele lautet: Verantwortung übernehmen – lokal und global. Oder kurz gesagt: Mut machen. Mutig bleiben.


Gesundheit
und
Wohlergehen


Nachhaltige
Städte und
Gemeinden





**Wir können den
Wind nicht ändern,
aber die Segel
anders setzen.**

EIN SWITCH FÜRS LEBEN

0

Euro Kosten für
Registrierung und
Nutzung der hvv
switch-App

1

App für alle
relevanten
Mobilitätsdienste
der Stadt

70

und mehr hvv
switch-Punkte in
Hamburg

**ALLE MÖGLICHKEITEN BESITZEN. OHNE BESITZ. MITEINANDER TEILEN.
OHNE VERZICHT. DIE GROSSE FREIHEIT GENIEßEN. MIT NUR EINER APP.
HALLO, HVV SWITCH.**

Einfach einfach unterwegs sein. Die gesamte Mobilität der Stadt in nur einer App nutzen. Dafür sind wir angetreten. Um Hamburg einmal neu zu denken, neu zu bewegen. Car-, Bike-, Ridesharing, Taxi, E-Scooter und ÖPNV-Tickets – für all dies benötigten wir bislang eigene Apps auf unseren Smartphones, mussten uns einzeln bei jedem Anbieter registrieren. Schluss damit! hvv switch wird nun alle relevanten Mobilitätsangebote der Stadt auf einer Plattform verfügbar machen, den klassischen ÖPNV mit Sharing-Angeboten verbinden.

Entwickelt von der HOCHBAHN ist die neue Marke im HVV mit dem Launch der App im Sommer 2020 an den Start gegangen. Im ersten Schritt haben wir das Angebot des HVV und des Ridesharing-Anbieters MOIA zusammengeführt. Seit dem Frühjahr 2021 ist auch SIXT

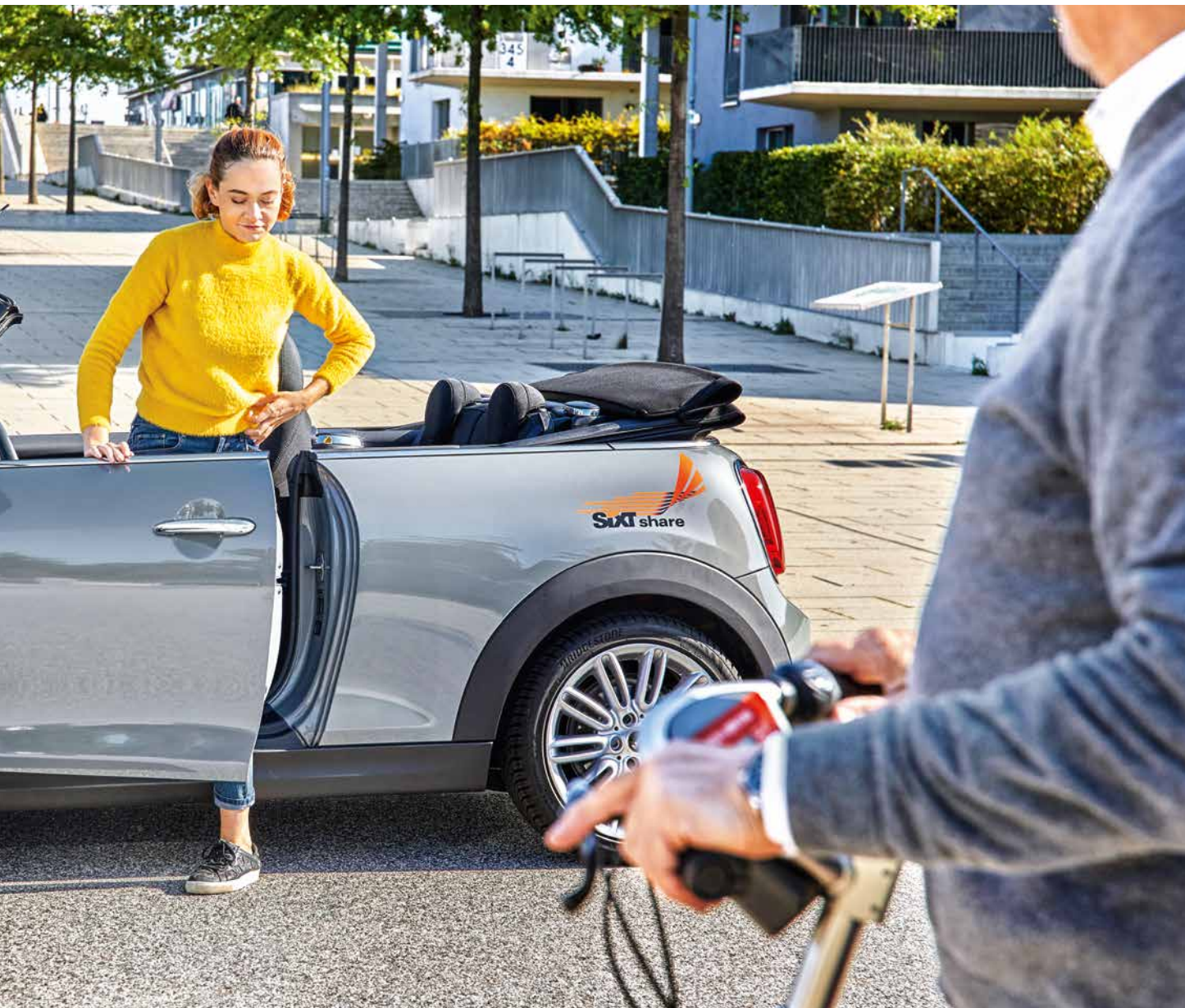
share integriert, demnächst folgen der E-Scooter-Anbieter TIER, MILES Mobility und das StadtRAD. Anfang 2022 sollen SHARE NOW, cambio und Hansa-Taxi an Bord kommen.

So schaffen wir schon in naher Zukunft die Grundlage dafür, dass Menschen ihr eigenes Auto mit gutem Gefühl abschaffen können, ohne Verluste zu erleiden. Denn wann und wo immer sie ein Auto benötigen, hat hvv switch das passende Angebot. Oder schlägt eine noch bequemere Alternative vor. Unsere individuelle Mobilität wird damit einfacher, günstiger und komfortabler. Gleichzeitig sind wir nachhaltig und klimafreundlicher unterwegs. hvv switch ruft auf: „Macht, was euch bewegt. Bewegt die Welt um euch.“

Es ist nur ein Klick im Kopf. Aber ein switch fürs Leben.



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 24




Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum


Industrie,
Innovation und
Infrastruktur


Nachhaltige
Städte und
Gemeinden


Maßnahmen
zum
Klimaschutz

Neu im Team:
Auch die Flitzer
von SIXT share
sind über die
hvv switch-App
buchbar.

HOCHBAHN



Sharing is caring: Mit hvv switch wählen wir künftig immer das für uns gerade passende Mobilitätsangebot.



ANFANGEN, AUFZUHÖREN

DAZU SIND IMMER MEHR HAMBURGERINNEN UND HAMBURGER BEREIT.

Denn: Wer einen hvv switch-Punkt vor der Haustür hat, braucht kein eigenes Auto mehr. Dies ist das Ergebnis einer im September 2020 veröffentlichten Evaluation der TU Hamburg.

Rund 3.000 Hamburgerinnen und Hamburger wurden zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Ein Fünftel der Befragten (19 Prozent), die hvv switch-Punkte vor ihrer Haustür bereits regelmäßig nutzen, haben sich in den Jahren 2018 und 2019 bewusst gegen den eigenen Pkw entschieden und ihn abgeschafft. Zwei Drittel (66 Prozent) der Nutzerinnen und Nutzer von hvv switch-Punkten, die heute noch ein Auto besitzen, erwägen ernsthaft dessen Abschaffung.

Somit steht fest: Die hvv switch-Punkte in Hamburgs Quartieren können einen positiven Einfluss hin zu umweltfreundlicher Mobilität in unserer Stadt haben. Etwa zwei Drittel derer, die auf hvv switch im Quartier regelmäßig zugreifen, nutzen auch das Fahrrad (67 Prozent) und den ÖPNV (73 Prozent) mindestens einmal pro Woche.

Besonders bemerkenswert: Nicht nur 63 Prozent aller Befragten befürworten die Umwidmung von Parkplätzen zu hvv switch-Punkten in den Quartieren, sogar 50 Prozent der Menschen mit eigenem Auto bewerteten die Umnutzung der Flächen positiv. Das macht Mut für mehr Leben und weniger Verkehr vor unseren Haustüren.

+ Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf Seite 24



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

H

VIELSEITIG VERNETZT



500
Tester*innen
in vier Wochen

1,8
Kilometer
finale
Strecke

63
Sensoren an
40 Masten

A

**EIN AUTONOMER KLEINBUS.
EIN KILOMETER.
EINZIGARTIGE TECHNIK.**

E

**WILLKOMMEN AN BORD BEI HEAT!
DANK WELTWEIT NEUARTIGER TECH-
NIK BEFÖRDERTE UNSER AUTONOMER
KLEINBUS ERSTMALS FAHRGÄSTE
DURCH DIE HAFENCITY.**

Ein Kilometer, der für unser Projektteam die Welt bedeutete: Inmitten einer pulsierenden Stadt zwischen Radfahrenden und Autoverkehr bringt ein autonom fahrender Kleinbus Fahrgäste mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h voran. Diese Vision wurde im Oktober 2020 erstmals in Deutschland Realität. The HEAT is on!

Für unser Entwicklungs- und Forschungsprojekt HEAT (Hamburg Electric Autonomous Transportation) war es ein echter Durchbruch. Nach zahlreichen Tests ohne Fahrgäste durften Interessierte im Herbst einen Monat lang im Fahrzeug Platz nehmen und wurden auf einem Rundkurs durch die HafenCity geshuttlet. Rund 500 Menschen nutzten trotz der Pandemie die Gelegenheit, Forschung live zu erleben – natürlich mit Masken und reduzierter Personenanzahl im Shuttle.

Im Hintergrund operiert dabei eine weltweit einmalige Technik. Denn neben der eigenen Wahrnehmung durch Kameras, Radar- und

Lasermessung greift das Shuttle auf weitere Quellen zu. In dieser Form einzigartige Masten mit Sensoren entlang der Strecke erweitern das Sichtfeld des Busses und ermöglichen so vorausschauendes Fahren und die höhere Geschwindigkeit im Vergleich zu anderen Projekten. Zudem nutzt das Fahrzeug eine von der Freien und Hansestadt Hamburg zur Verfügung gestellte und auf wenige Zentimeter genaue HD-Karte. Überwacht wird jede Fahrt auch von der HOCHBAHN-Leitstelle.

Im Spätsommer 2021 soll HEAT erneut die Türen für Fahrgäste öffnen. Dann auf der finalen Teststrecke von 1,8 Kilometern mit fünf Haltestellen.

Die Idee: Gemeinsam mit unseren Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft untersuchen wir, ob autonom fahrende Kleinbusse den ÖPNV ergänzen könnten. Sie könnten dort fahren, wo der Einsatz von großen Fahrzeugen nicht sinnvoll ist – zum Beispiel in Außenbezirken oder zu Tagesrandlagen.

Als Pioniere der Stadt ist es unser Anspruch, Hamburg immer flexibler zu bewegen. Vor über 100 Jahren mit der ersten U-Bahn, heute mit E-Bussen. Und morgen? Wir bleiben mutig.

T



Bezahlbare
und saubere
Energie



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden

32

Partner forschen
gemeinsam für
ein Ziel

11

Teilprojekte
für die mobile
Zukunft

21

Millionen Euro
Förderung aus
dem Bundes-
ministerium
für Verkehr
und digitale
Infrastruktur

FOR

**HAMBURG IST UNTERWEGS AUF
EINER REISE IN DIE ZUKUNFT –
MIT DEM REALLABHH UND
PRAXISPROJEKTEN WIE EINEM
MOBILITÄTSBUDGET.**

REAL!

Wie können wir in Zukunft nachhaltiger, sicherer, komfortabler und auch zuverlässiger unterwegs sein? Unsere Antwort: indem wir nicht nur über Pläne und auf Papier diskutieren, sondern in der Praxis proben, proben, proben! Deshalb gibt es das Reallabor Hamburg (RealLabHH), ein Zusammenschluss von über 30 namhaften Projektpartnern aus Industrie, Forschung und öffentlichen Institutionen unter der Leitung der HOCHBAHN.

In elf Projekten wird zu verschiedensten Themen wie dem autonomen Fahren, unserer Mobilitätsplattform hvv switch (Seite 66), On-Demand-Shuttles im ländlichen Raum, einem Mobilitätsbudget anstelle eines Dienstwagens oder innovativen Warentransport-Lösungen geforscht. Die gesellschaftliche Debatte zu digitalen Services steht dabei im

Zentrum und soll wichtige Erkenntnisse darüber liefern, welche Mobilitätslösungen sich wie in der Praxis bewähren.

Ein Beispiel: das Mobilitätsbudget für Unternehmen und Mitarbeitende. Noch immer werden in Hamburg 54 Prozent der Arbeitswege mit dem privaten Auto zurückgelegt, bei dienstlicher Mobilität liegt der Anteil an Autofahrten sogar bei 68 Prozent. Hier setzt das Projekt an. Mithilfe einer App für die Fahrtennutzung stellen Unternehmen ihren Mitarbeitenden ein individuelles Mobilitätsbudget für private und geschäftliche Zwecke zur Verfügung. Die Nutzerinnen und Nutzer können so zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln von ÖPNV über Fernverkehr und StadtRad bis hin zu Sharing-Diensten wählen.

Zur Erhebung der Daten und Beantwortung der Forschungsfrage werden Hamburger Unternehmen gesucht, die die Anwendung für mindestens 30 Mitarbeitende testweise einführen und bereitstellen. Um den Mitarbeitenden ausreichende Möglichkeiten zu bieten, ist ein Mindestbudget von 50 Euro pro Monat und Mitarbeitenden vorgesehen.

Bei allen Projekten im Reallabor gilt: Die Hamburgerinnen und Hamburger können die Angebote selbst austesten und sich über Beteiligungs- und Dialogveranstaltungen einbringen. So wird das Projekt zu dem Raum, in dem gezeigt wird, wie Ideen einer weitgehend vernetzten Mobilität im Alltag tatsächlich umgesetzt werden können. **For real!**



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



DAS
GEMEINSAM
VERNETZTE
NETZ

DER HAMBURG-TAKT VERBINDET NICHT NUR MENSCHEN UND VERKEHRSMITTEL BESSER, SONDERN AUCH DIE UNTERNEHMEN DAHINTER. IN EINEM KOOPERATIONSPROJEKT ENTWICKELN WIR ZUSAMMEN MIT DER DEUTSCHEN BAHN DIE MODELLSTATION HAMBURG-TAKT.

Intuitiv und sicher, so sollen sich unsere Fahrgäste im U- und S-Bahn-Netz in Hamburg bewegen. Deshalb tüfteln wir an und testen neue Konzepte zur Wegeleitung an Haltestellen und zur Verbesserung aller Informationen unterwegs. Wir sind überzeugt: Mit einem durchdachten und einheitlichen Fahrgastinformationssystem werden wir langfristig immer mehr Menschen für den Umstieg in den ÖPNV begeistern und die Zufriedenheit unserer Fahrgäste steigern.

Deshalb haben wir 2020 gemeinsam mit der DB Station & Service die Brille unserer Kundinnen und Kunden aufgesetzt und bestehende U- und S-Bahn-Haltestellen unter die Lupe genommen. Ob die Orientierung am Bahnsteig, Beschilderungen, Symbole, Monitore, Schaukästen, Zugzielanzeiger oder neue digitale Systeme – alles wird geprüft, gedreht und gewendet.

Das Ergebnis soll die Grundlage für ein abgestimmtes Auftreten von U- und S-Bahn in unserer Stadt sein. Es gilt, vernetzt zu denken, an vielen Stellschrauben zu drehen, gemeinsam Mut zu beweisen.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

HIER IST IHR **RAD** IMMER GEFRAGT

**DER MOBILITÄTSPUNKT
KELLINGHUSEN-
STRASSE ZEIGT, WIE
WIR IN ZUKUNFT
FAHRRAD, ÖPNV UND
SHARING-ANGEBOTE
VERBINDEN WERDEN.**

Flexible und einfache Alternativen schaffen, um das Privatauto auf Hamburgs Straßen in den Hintergrund zu drängen. Das ist unser Weg, um den Verbund aus umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu stärken. Dazu gehören auch neue Mobilitätspunkte wie an der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße.

Im Januar 2020 fiel hier mit dem Bau des ersten städtischen Fahrradparkhauses der Startschuss fürs Zusammenspiel eines echten Dreamteams: Bus, Bahnen, Fahrrad und Sharing-Angebote an einem Ort. Mit 600 neuen überdachten Fahrradparkplätzen bietet die Haltestelle Kellinghusenstraße zusammen mit den bereits vorhandenen Abstellmöglichkeiten an Fahrradbügeln im Umfeld insgesamt 1.000 Stellplätze.

So können unsere Fahrgäste ihr Rad schnell und sicher abstellen und umsteigen auf zwei U-Bahn- und drei MetroBus-Linien.

Angebunden wird die Haltestelle auch an die derzeit entstehende Veloroute 13 sein, die auf 14 Kilometern als Ringroute quer durch Hamburg führen wird. Mit dem hvv switch-Punkt an der Kellinghusenstraße stehen Carsharing-Angebote direkt vor der Tür, auch die MOIA-Shuttles können hier natürlich Halt machen.

Damit Hamburg kräftig in die Pedale treten und flexibel switchen kann, werden in den kommenden Jahren weitere Fahrradparkhäuser entstehen, beispielsweise an den Haltestellen Schlump und Holstenstraße (S-Bahn) und an allen Fernbahnhöfen. Das B+R-Entwicklungskonzept für unsere Stadt sieht vor, bis 2025 schon 28.000 Fahrradstellplätze in Hamburg bieten zu können.

+ Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf **Seite 24**

1.000

Fahrradstellplätze für die Haltestelle Kellinghusenstraße

28.000

Stellplätze in Hamburg bis 2025 geplant





Die Zahl der Radfahrenden in Hamburg steigt – das Angebot an Stellplätzen auch.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2020	2019	2018
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	458,2	534,3	537,4
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	113,4	68,8	51,0
Kostendeckungsgrad (in %)	84,7	90,1	92,2
Anlagevermögen	1.498,8	1.409,8	1.233,9
Bilanzsumme	1.701,0	1.529,3	1.339,5
Bruttoinvestitionen	224,4	324,1	292,3
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter¹	6.308	6.074	5.288
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	151,0	217,2	210,0
Personenkilometer (in Mio.) ^{2,3}	469,7	675,9	653,3
Investitionen (in Mio. €)	41,5	105,9	74,8
Busse	1.107	1.090	980
Linien	119	114	113
Haltestellen	1.425	1.402	1.353
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh / Nutzkilometer) ^{2,3,4,7,8}	0,06123	0,06550	0,06773
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g / Nutzkilometer) ^{2,3,4,5,6,7,8}	14,92	16,07	16,69
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh / Personenkilometer) ^{2,3,4,7,8}	0,57306	0,40044	0,41216
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g / Personenkilometer) ^{2,3,4,5,6,7,8}	139,61	98,25	101,58
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	163,4	249,5	251,9
Personenkilometer (in Mio.) ^{2,3}	975,7	1.489,6	1.504,1
Investitionen (in Mio. €)	174,4	212,4	202,6
U-Bahn-Wagen	965	929	929
Linien	4	4	4
Haltestellen	93	93	92
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh / Nutzkilometer) ^{2,3,4}	0,01211	0,01268	0,01273
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g / Nutzkilometer) ^{2,3,4,5,6}	0,00	0,00	6,04
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh / Personenkilometer) ^{2,3,4}	0,11416	0,07605	0,07244
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g / Personenkilometer) ^{2,3,4,5,6}	0,00	0,00	34,34

¹ Stand am 31.12. inkl. Vorstände und Auszubildende

² 2020: vorläufige Zahlen

³ 2019: aktualisierte Zahlen

⁴ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette

⁵ Emissionsfaktoren für die Berechnung der Reduktion von CO₂-Emissionen im Rahmen des Hamburger Klimaplanes. Zur Verfügung gestellt durch die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Stand: Juni 2020

⁶ Ab dem Berichtsjahr wurde unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahr- bzw. Ladestrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens 6 Jahren mit dem Emissionsfaktor von 0g CO₂ pro kWh berechnet

⁷ Basis Fahrplandaten der Konzession der HOCHBAHN

⁸ Summe aus Diesel, Ladestrom und Wasserstoff inklusive Jasper und SBG

IMPRESSUM

Herausgeber

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20
20095 Hamburg

Telefon: 040/32 88-0
E-Mail: info@hochbahn.de
hochbahn.de

Redaktion

Nils Christopher Kemter,
Bereich Marketing;
Janina Heel, Christian Priemer,
Daniel Schulz
Bereich Nachhaltige Entwicklung,
Bereich Finanzen und Controlling

Fotografie und Visualisierungen

Bertold Fabricius, David Goltz,
ViSU-L, Julia Schwendner, Jan Sieg,
BLUNCK+MORGEN, Schnittlust,
Ralf Winterheimer,
Marc-Oliver Schulz, iav,
Getty Images, Plainpicture

Konzept und Design

Silvester Group, silvestergroup.com
Jutta Gathmann, Daniel-Vincent Seeger,
Nils Christopher Kemter

DRUCKEN? ABER NATÜRLICH!

Natürlich drucken wir! Wer gehörig viel verändern will, muss gehört werden. Und gelesen. Insbesondere in Zeiten, wo persönliche Begegnungen selten und Links im Posteingang unübersichtlich werden, sind wir überzeugt: Mit einem auffälligen Unternehmensbericht auf Ihrem Schreibtisch gelingt es uns am besten, Partner*innen und Stakeholder*innen auf unserem Weg in Richtung klimaneutraler Mobilität mitzunehmen. Dieses Umweltbewusstsein transportieren zu können, ist es uns wert, einen gedruckten Bericht zu veröffentlichen.

Natürlich drucken wir! Denn von der Auswahl des Papiers bis zu unseren Dienstleistern legen wir höchsten Wert auf ökologische Produktionsstandards und nachhaltige Zertifizierungen. So wurden bei dem hier ausgewählten Papier beispielsweise 15 Prozent des Zellstoffs durch Abfallprodukte aus der agrarindustriellen Maisproduktion verarbeitet. Der Zellstoff ist zudem FSC-zertifiziert und hat einen Recyclinganteil von 40 Prozent.





2

.

em

—

w

em

■

Q

w

L