

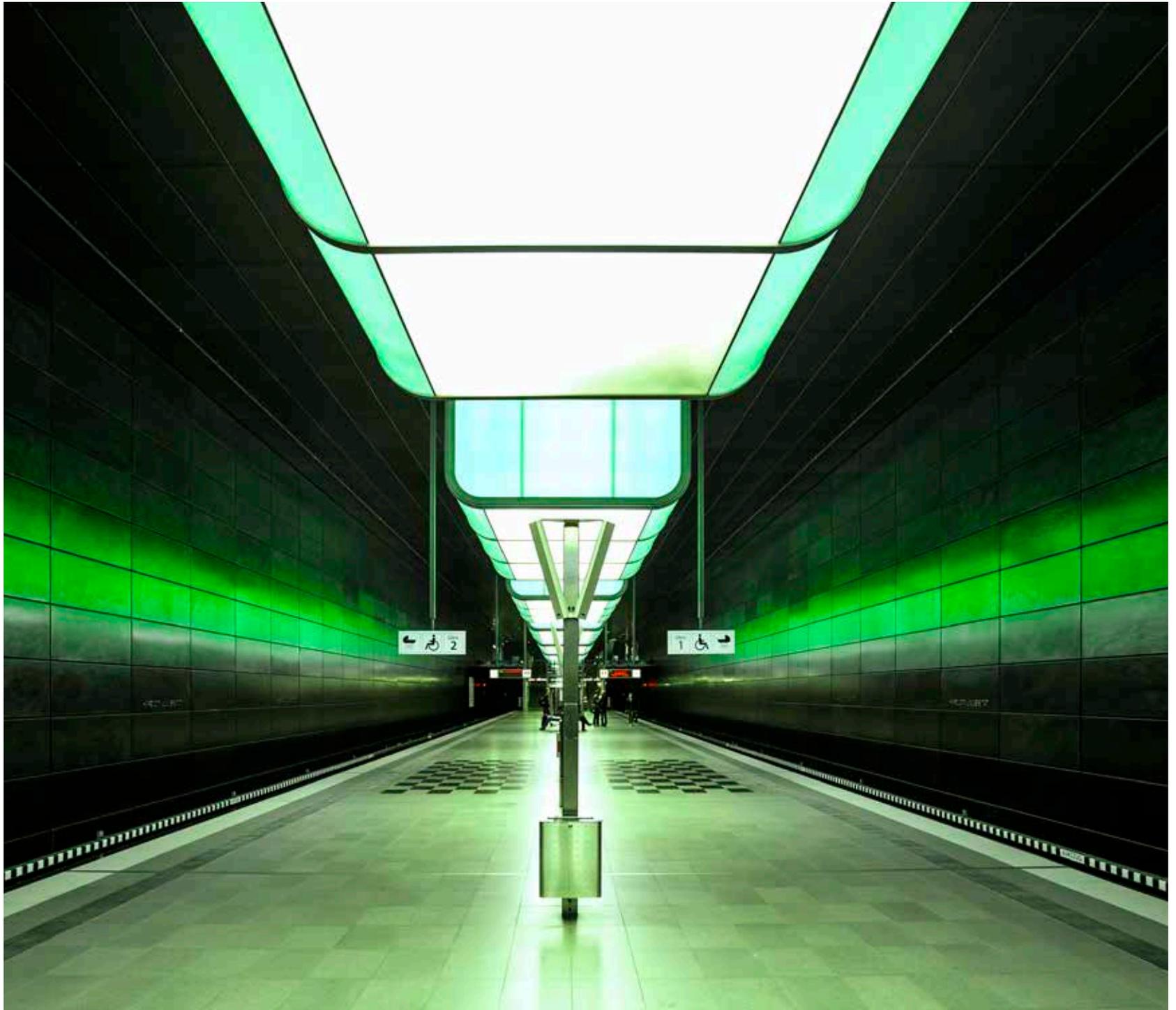


HOCHBAHN

Unternehmens- und
Nachhaltigkeitsbericht 2021

DARK GREEN

**Symbol für Natürlichkeit.
Zeichen von Wachstum und Erneuerung.
Sinnbild für Gleichgewicht und Erholung.
Basis neuer Pläne.
Kraftvoll und ruhig.
Nachhaltig in reinster Form.
Signal des Aufbruchs.
Für freie Fahrt.
Farbe der Hoffnung.
Grün.**



Unsere Stadt jeden Tag ein Stückchen grüner zu machen, dafür treten wir an. Und stellen heute die Weichen für den Hamburg-Takt von morgen. Bis 2030 wird die HOCHBAHN klimaneutral. Mit einer komplett emissionsfreien Fahrzeugflotte. Betrieben mit hochwertigem Ökostrom.

Mehr Busse. Mehr Bahnen. Mehr Service.

Dafür haben wir 2021 als erstes deutsches Verkehrsunternehmen eine grüne Unternehmensanleihe ausgegeben.

500 Millionen Euro vom grünen Kapitalmarkt fließen in wichtige Verkehrsprojekte für Hamburgs Mobilitätswende.

Grundlage war eine herausragende Bewertung unserer nachhaltigen Projekte. DARK GREEN, diesen Stempel drückte uns die unabhängige Agentur Cicero in ihrem Urteil auf. Was das bedeutet?

Die HOCHBAHN entspricht den strengsten internationalen Nachhaltigkeitsansprüchen.

Motivation, um unseren Weg konsequent weiter zu fahren. Denn unser Klima duldet schließlich keine Kompromisse mehr.

INNHALT

- 3** PROLOG
- 8** EDITORIAL DES AUFSICHTSRATSVORSITZENDEN
- 10** VORSTANDSSTATEMENT
- 12** UN GLOBAL COMPACT
- 14** HOCHBAHN IN ZAHLEN
- 16** GRÜNE FINANZIERUNG
- 18** AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE
- 24** U-BAHN-NETZAUSBAU U5
- 32** U4 HORNER GEEST
- 34** U4 GRASBROOK
- 36** U3 FUHLSBÜTTLER STRASSE
- 38** U3-SANIERUNG INNENSTADT
- 40** BARRIEREFREIER AUSBAU
- 44** EMISSIONSFREIE BUSSE
- 46** INFRASTRUKTUR BUS / ZOB HARBURG
- 48** NACHHALTIGE LIEFERKETTEN

INHALT

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--------------------------------------|
| 50 | KOMPLEMENTÄRE MOBILITÄT /
HVV SWITCH | 70 | SICHERHEIT UNTERWEGS |
| 52 | HISTORIE / 100 JAHRE BUS | 72 | ECHTZEITINFORMATIONEN
BUSMONITORE |
| 56 | INNOVATIONEN / ITS 2021 | 74 | MOBILITÄTSWENDE / DER NEUE HVV |
| 58 | HEAT | 76 | CO ₂ -FUSSABDRUCK |
| 60 | HVV ANY | 78 | SOZIALE VERANTWORTUNG LOKAL |
| 62 | BIDIMOVE | 82 | VIELFALT |
| 64 | MODELLSTATION HAMBURG-TAKT | 84 | HOCHBAHN IM ÜBERBLICK |
| 66 | REALLABHH | 85 | IMPRESSUM |

HAMBURGS INNOVATIONSMOTOR SUMMT –

KRÄFTIG, ABER LEISE

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

aus Visionen, aus Ideen und Plänen wird nun endlich Realität. Die Mobilitätswende in Hamburg hat Fahrt aufgenommen, wir schalten zwei, drei Gänge höher – mit und auch dank der HOCHBAHN. Dies haben wir im Oktober 2021 beim ITS Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme bei uns in Hamburg eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Projekte wie beispielsweise HEAT, der autonome Kleinbus der HOCHBAHN, die digitale S-Bahn und viele Gespräche mit Fachleuten aus aller Welt haben unterstrichen: Innovative Mobilität und die Digitalisierung sind die Grundlage dafür, dass wir klimafreundlichen Verkehr und Versprechen wie den Hamburg-Takt erreichen können.



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

Denn unser Ziel ist klar und ambitioniert: Bis 2030 soll jeder und jedem in der Stadt binnen fünf Minuten ein öffentliches Verkehrsangebot gemacht und so der Anteil an privatem Autoverkehr auf 20 Prozent (heute 36) gesenkt werden. 80 Prozent aller Wege sollen dann also mit Bussen, Bahnen, Sharingangeboten, per Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

Wie wir das schaffen? Fünf Säulen sind entscheidend für die Mobilitätswende: Der Ausbau von Bus und Bahn. Die Verknüpfung großflächiger On-Demand-Angebote mit dem ÖPNV – auf der Straße und digital in hvv switch. Die Förderung des Radverkehrs. Die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs und auch Verkehrsvermeidung.

In dieser Hinsicht war 2021 das Jahr des Schnellbahnausbaus, in dem wichtige Projekte sichtbar in die tatsächliche Umsetzung gegangen sind. Mit dem gestarteten Bau der U4-Verlängerung lassen wir auf der Horner Geest gleich ein ganzes Mobilitätswende-Quartier entstehen, bei dem wir neben dem U-Bahn-Anschluss auch die Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr mitdenken. So tragen wir den Wandel auch in die äußere Stadt.

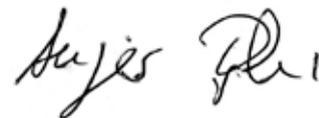
Genau wie bei der U5, die Stadtteile wie Bramfeld oder Steilshoop endlich ans Netz anbinden wird. Die Baugenehmigung für diesen ersten Abschnitt ist erteilt, das HOCHBAHN-Jahrhundertprojekt beginnt also. In den nächsten 20 Jahren erweitern wir Hamburgs ÖPNV insgesamt um 50 Kilometer Schienen und 36 neue Haltestellen.

Während der aufwendige Schnellbahnausbau viele Jahre dauern wird, steht das laufende Jahrzehnt für uns im Zeichen des Busses. Hier stellt die HOCHBAHN schon bis 2030 auf emissionsfreie Technologie um. Saubere und leise Busse sind ein echter Meilenstein und bringen Mehrwert für uns alle in Hamburg. Sie bieten Fahrgästen mehr Komfort und sind ein weiterer Anreiz, den ÖPNV zu nutzen, um sich schnell, bequem und klimafreundlich zu bewegen.

Einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung solcher grünen Projekte leistet die HOCHBAHN mit den 500 Millionen Euro aus der 2021 ausgegebenen grünen Unternehmensanleihe. Mit ihrem Green Bond hat die HOCHBAHN wieder einmal gezeigt, dass sie Vorreiterin für innovative Modelle und Wege ist – und auch in puncto Nachhaltigkeit die Nase vorn hat.

Denn kein anderes Verkehrsunternehmen in Deutschland besorgte sich je zuvor mit einem grünen Infrastrukturbond Kapital.

Im Bereich digitaler nachhaltiger Mobilitätskonzepte hat Hamburg bundesweit längst eine führende Rolle eingenommen. Der Branchenverband bitkom hat uns zum dritten Mal in Folge den Stempel „smarteste Stadt Deutschlands“ aufgedrückt. Kein Wunder: Die Lust auf Innovation ist überall in der Stadt spürbar. Lassen Sie uns diesen Rückenwind nun gemeinsam nutzen.



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

NACHHALTIGKEIT FORDERT INNOVATION

**WEIL DER KLIMAWANDEL NUR EINE
KRISE KENNT, VERLIEREN WIR
UNSERE ZIELE NICHT AUS DEM
BLICK – AUCH NACH EINEM ERNEUT
VON DER CORONA-PANDEMIE UND
NIEDRIGEN FAHRGASTZAHLEN
GEPRÄGTEN JAHR 2021.**

Wir treiben die Mobilitätswende in Hamburg weiter voran und machen die HOCHBAHN bis 2030 klimaneutral. Oberste Priorität hat, mit unseren Geschäftstätigkeiten und Investitionen einen positiven Beitrag zu leisten und damit verbundene Risiken für Mensch, Klima und Umwelt im Blick zu haben.

In Vision, Mission und Strategie hat Nachhaltigkeit bei uns einen festen Platz. Im Einklang mit den Sustainable Development Goals (SDG) und dem UN Global Compact richten wir unser Handeln nach drei wesentlichen Prinzipien aus: Sustainable Leadership, Impactorientierung und Business Integration.

Unsere größten Hebel, positive Auswirkungen auf Mensch, Klima und Umwelt zu erreichen, sehen wir in innovativen Technologien und Prozessen. Risiken wie beispielsweise in den Lieferketten von Batteriebussen oder unserem Infrastrukturausbau betrachten und bewerten wir dabei ganz genau.

Gemeinsam mit Industriepartnern, Expert*innen und der Stadt Hamburg arbeiten wir vertrauensvoll, mutig und transparent an technologischen Transformationen und zielgerichteten Lösungen. Denn nachhaltige urbane Mobilität fordert Innovation. Ein Beispiel: Auf dem zukünftigen E-Busbetriebshof in Meendorf werden wir die Abwärme der E-Bus-Ladetechnik für das Heizen der Gebäude nutzen. Ein kleiner Baustein für das große Ziel Klimaneutralität 2030.

Dies überzeugt auch unsere Investoren am grünen Kapitalmarkt. Als erstes deutsches Verkehrsunternehmen haben wir 2021 erfolgreich einen Green Bond begeben und uns 500 Millionen Euro auf dem grünen Kapitalmarkt für die Finanzierung der Mobilitätswende in Hamburg gesichert. Basis hierfür war eine herausragende Bewertung unserer nachhaltigen Unternehmensstrategie, Prozesse und Projekte, die einen echten Impact für Klima und Gesellschaft haben. Das Fazit lautete: Die HOCHBAHN ist Dark Green.

Eine Auszeichnung als Ansporn, den Weg gemeinsam mit der Stadt Hamburg, der Industrie, Wissenschaft und Forschung zu gehen – und konsequent auszuweiten. Beispielsweise mit dem Hamburg-Takt, der das Unterwegssein in unserer Metropole bis 2030 revolutionieren soll.

Tief in unserer DNA verankert sind die zehn Prinzipien sowie die Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen. Als aktives Mitglied des UN Global Compact nutzen wir das Netzwerk auch als Wissensplattform. So haben wir 2021 am globalen SDG Ambition Program zur Operationalisierung der Sustainable Development Goals in Unternehmen teilgenommen.

Die Methodik dient nun der Entwicklung unseres eigenen Impactprogramms, um die wesentlichen Themen aus Sicht unserer Stakeholder messbar zu machen und noch besser in unsere Geschäftsprozesse zu integrieren.

Wenn Sie tiefer in Zahlen, Daten und Fakten einsteigen möchten, klicken Sie sich rein in unsere Nachhaltigkeitsbilanz nach dem internationalen Global Reporting Initiative Standard (GRI) und Deutschen Nachhaltigkeitskodex: hochbahn.de/unternehmensbericht

+ 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



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Industrie, Innovation und
Infrastruktur



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.

Darüber hinaus engagieren wir uns in folgenden Themenfeldern:



Gesundheit und Wohlergehen



Hochwertige Bildung



Geschlechtergleichheit



Nachhaltige/r Konsum und Produktion

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





HOCHBAHN IN ZAHLEN

6.284

Jobs für Hamburg
(Vorjahr: 6.308)

327,5

Mio. € Investitionen
für Fahrgäste und
Umwelt (Vorjahr: 224,4)

1.545

Anzahl der Bus- und
U-Bahn-Haltestellen
(Vorjahr: 1.518)

285,8

Mio. Fahrgäste
(Vorjahr: 311)

1,4

Mio. Einwohner*innen
mit direktem Zugang zu
unseren Haltestellen

100

Prozent Ökostrom

VOLL



MIT UNSEREM 2021 AUSGEBEBENEN GREEN BOND HABEN WIR DEUTSCHLAND NEUE FINANZIERUNGSWEGE FÜR ÖFFENTLICHE VERKEHRSUNTERNEHMEN AUFGEZEIGT.

ÖKO

500

Millionen
Euro
für grüne
Projekte

70%

der Summe
für den U-Bahn-
Bereich

20%

für die
Elektrifizierung
der Busflotte

Sein Name? Bond. Green Bond. Sein Auftrag: Hamburg in Takt bringen und noch grüner bewegen. Mit dem ersten deutschen Infrastrukturbond eines Verkehrsunternehmens haben wir uns 2021 auf ein neues Parkett begeben – und uns am grünen Kapitalmarkt 500 Millionen Euro für Projekte zur Mobilitätswende beschafft.

Für Bereiche wie Windkraft, Solaranlagen oder Technologien zur Energieeffizienz waren Green Bonds bereits bekannt. Doch warum nicht auch ein ÖPNV-Unternehmen? Um bis 2030 vollständig klimaneutral zu sein und Hamburgs Verkehr zu revolutionieren, braucht es schließlich hohe Investitionen. Pläne, die auch die institutionellen Anlegerinnen und Anleger überzeugten: Die HOCHBAHN-Anleihe war sechsfach überzeichnet und über die Grenzen Deutschlands hinaus gefragt. Neben rund 35 Prozent deutschen Investoren, darunter auch aus der Hamburger Finanzwirtschaft, kamen die Anfragen aus Frankreich, Großbritannien, Italien, Benelux, der Schweiz, Skandinavien und Asien.

Den Run ausgelöst hatten die Einschätzungen der Expertinnen und Experten im Vorfeld. Die höchste Wertung und somit den Stempel „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. Die 2020 vergebene Bestnote AAA bestätigte Fitch Ratings im September 2021 erneut.

Doch wofür werden die Gelder verwendet? Etwa 70 Prozent der Summe von 500 Millionen Euro fließen in den U-Bahn-Bereich. Beispielsweise in den Kauf von 50 energieeffizienten DT5-Zügen, in Infrastrukturprojekte, wie die U3-Sanierung in der Innenstadt (Seite 38), aber auch den Bau neuer Werkstätten, die für die wachsende Fahrzeugflotte erforderlich sind.

Rund 20 Prozent des Geldes sind für den Kauf von E-Bussen, die Modernisierung und die Ausweitung des Busnetzes vorgesehen (Seite 44). Die restlichen 10 Prozent des Anleihevolumens fließen in Serviceoffensiven.

Die erfolgreiche Begebung hilft uns allen, indem sie maßgeblich bei der Realisierung des Klimaplanes der Stadt unterstützt. Ein Kernpunkt dessen ist das Einsparen von 1,4 Millionen Tonnen CO₂ im Verkehrssektor. Dies soll beispielsweise durch die Umsetzung des Hamburg-Takts erfolgen. Mit Investitionen in eine emissionsfreie Busflotte, energieeffiziente Infrastruktur und verbraucheroptimierte Prozesse, die durch den Green Bond finanziert werden, bewegen wir uns bis 2030 dorthin. So wird unsere Stadt wieder ein Stück lebenswerter.



Bezahlbare
und saubere
Energie



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

KEINE ZEIT ZUM ZÖGERN

TROTZ DER WIRTSCHAFTLICHEN
FOLGEN DER CORONA-PANDEMIE
HALTEN WIR KURS
RICHTUNG HAMBURG-TAKT UND
KLIMANEUTRALITÄT.

+ Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 13

Unser Mut, die Mobilitätswende zu meistern, bleibt weiter ungebrochen. Auch wenn die Auswirkungen der Krisen um uns herum tiefgreifend spürbar sind und es noch einige Zeit lang sein werden. Die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie sind in unserem Geschäftsjahr 2021 deutlich zu sehen. Mit rund 285,8 Millionen lag die Zahl unserer Fahrgäste bei -38,1 Prozent gegenüber 2019. In unseren Szenarien gehen wir davon aus, das Vor-Pandemie-Niveau auch in den nächsten Jahren noch nicht zu erreichen. Für 2022 rechnen wir aber optimistisch mit 80 Prozent der Fahrgäste im Vergleich zu 2019.

Fahrgäste, die in der Pandemie auf das private Auto ausgewichen sind, zurückzugewinnen und neue Kundinnen und Kunden für den ÖPNV zu begeistern, wird eine der zentralen Aufgaben der kommenden Jahre. Die Voraussetzungen dafür haben wir auf allen Ebenen geschaffen. Unsere Busse sind heute beispielsweise mit antiviralen Filtern ausgestattet, die virale Schadstoffe in der Luft um 99 Prozent reduzieren, und sorgen so für noch mehr Sicherheit und ein gutes Gefühl an Bord.

Und: Nie hatte der hvv auf Schiene und Straße ein so großes Leistungsangebot wie heute. Für die nächste Angebotsausweitung in Richtung Hamburg-Takt gilt es nun zunächst, den Ausbau der Infrastruktur, klassisch wie digital, voranzutreiben und Komfort und Service unterwegs in den Fokus zu rücken. Letzteres etwa durch den Ausbau von hvv switch, neue Tarifmodelle und Vertriebskanäle, aber auch durch bessere Fahrgastinformation.

In einem ersten Schritt haben wir 2021 mit der hvv 10er-Tageskarte ein digitales Produkt gelauncht, das für Menschen, die zeitweise im Homeoffice arbeiten, spannend ist. Wenn sich in der neuen Normalität zwischen Heim-Schreibtisch und Büro ein Abo nicht mehr lohnen sollte, bot es die Möglichkeit, vergünstigt zehn Tagestickets, die innerhalb von 30 Tagen nutzbar sind, zu buchen. Dem Wunsch unserer Fahrgäste nach noch mehr Flexibilität entsprechend gibt's nun als Nachfolger die 5er-Tageskarte.

Es gilt, die Zeichen der Zeit zu erkennen, neue Routen zu entwickeln und das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren: Für uns gibt es nur diesen einen Weg, konsequent Richtung Klimaneutralität und Hamburg-Takt 2030 voranzugehen. Der Klimawandel lässt uns keinen Spielraum mehr für zögerliches Handeln.



Sicher unterwegs auch in der Pandemie: Mit Filtersystemen und Maskenpflicht in allen Bussen.

UNTERWEGS IM KRISEN- MODUS

WIE DIE HOCHBAHN AUCH EIN
WEITERES JAHR PANDEMIE
GEMEINSAM GEMEISTERT HAT

Hamburg am Laufen zu halten, ist unser Job und seit Jahren ein in unserer Kommunikation gern gezeichnetes Bild. In Zeiten der Pandemie bekam der Satz eine völlig neue Bedeutung. Denn im Takt zu bleiben, mit einem unverändert großen Angebot auf Schiene und Straße für alle Hamburgerinnen und Hamburger da zu sein, wurde zu einem Kraftakt für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Dank der Flexibilität und Erfahrung unseres Teams gelang es, das Leistungsangebot der HOCHBAHN auch 2021 ohne größere Einschränkungen aufrechtzuerhalten. Auf den Betriebshöfen musste der so geschätzte und wichtige Austausch unter den Fahrerinnen und Fahrern zwischen den Schichten vermieden werden, körperliche Arbeit in Werkstätten vielfach mit Maske verrichtet werden, unsere Betriebszentrale in der Hamburger City arbeitete in Kohorten, um die Steuerung von U-Bahnen und Bussen auch bei einzelnen Corona-Ausbrüchen gewährleisten zu können, die

Verwaltung der HOCHBAHN befand sich größtenteils im Homeoffice. Immer wieder reagierten unsere Bereiche vom Betrieb bis zur Kommunikation kurzfristig auf neue Gegebenheiten, um Verordnungen wie die 3G-Pflicht im ÖPNV umzusetzen.

Dass die HOCHBAHN auch im Krisenmodus zusammenhält und neue Lösungen entwickelt, zeigte das kurzfristig eingerichtete eigene Impfzentrum, mit dem allen Mitarbeitenden frühzeitig ein Impfangebot gemacht werden konnte. Mit Impfbussen, -zügen und in unseren Tagungsräumlichkeiten unterstützte unser Team ab Herbst auch die Impfkampagne der Stadt (Seite 78) für die Öffentlichkeit.

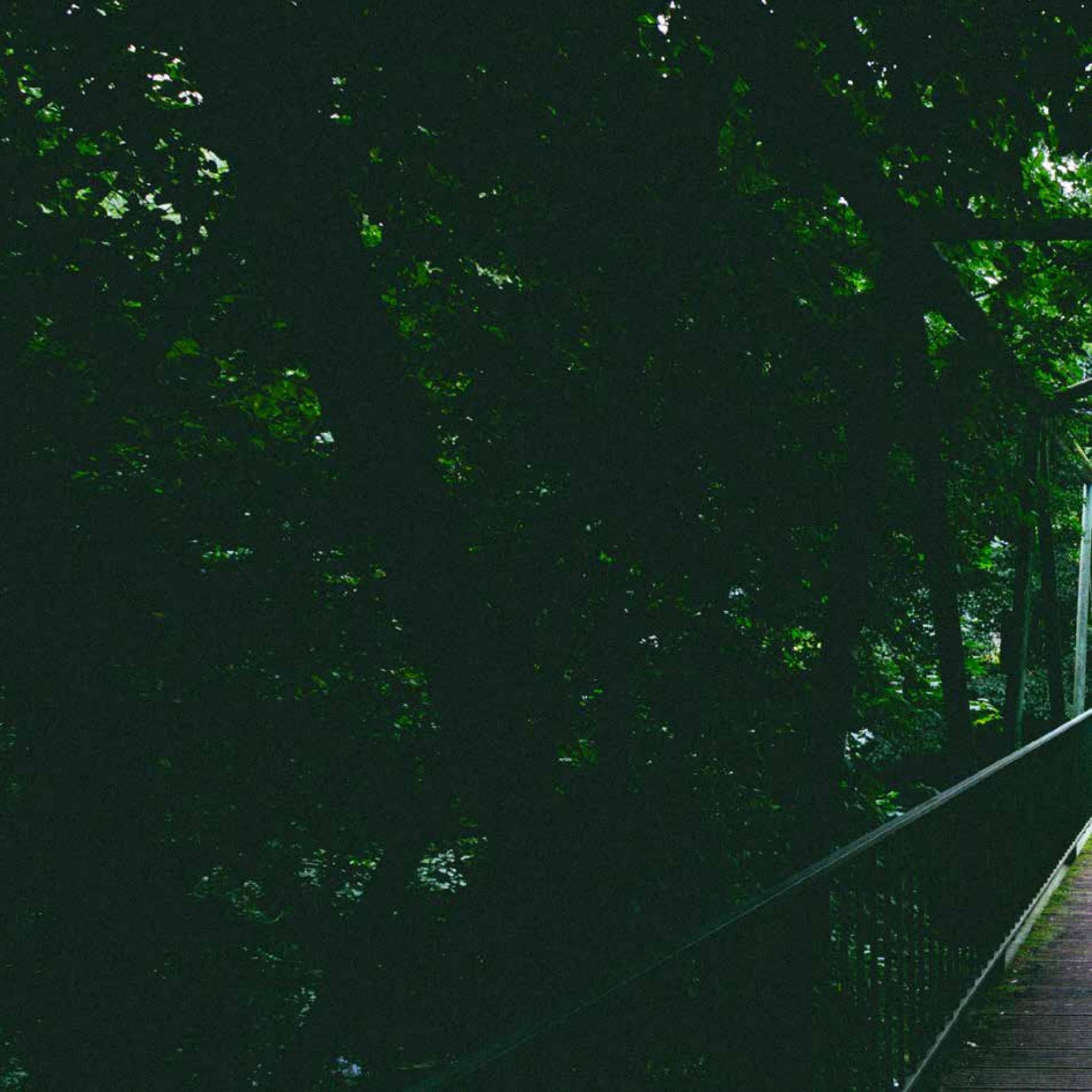
Um Hamburg künftig nicht nur am Laufen zu halten, sondern vielmehr völlig neu zu bewegen, wird unser Team trotz Fahrgastzahlenrückgang in den kommenden Jahren wachsen. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter soll bis Ende 2025 um 10 Prozent steigen. Insbesondere in den Bereichen Technik und Betrieb schaffen wir zahlreiche neue Jobs.

Möglich ist das nur, weil wir auch im Recruiting neue Wege gehen. Die Pandemie hat beschleunigt, dass wir verstärkt auf digitale Kanäle setzen, gezielt auf Plattformen wie Spotify, Instagram und Co. werben und auch Vorstellungsgespräche online stattfinden. In einem Jahr ohne Jobmessen haben wir 2021 beispielsweise erstmals in einem Livestream-Event unsere Ausbildungsberufe vorgestellt.

Bewegung auf allen Ebenen. Schließlich ist Fortschritt unser Ding – seit nun schon 110 Jahren.









Vollauto-
matisiert ohne
Fahrer*in und mit
Bahnsteigtüren-
so wird die U5
Hamburg völlig
neu verbinden.

Über
500
Tausend Fahrgäste
täglich

180
Tausend Menschen
erhalten direkten
U-Bahn-Zugang

290
Tausend
Pkw-Kilometer
täglich weniger



WIR VERKUPPELN HAMBURG!

WARUM DIE U5 EINE NEUE ZEITRECHNUNG EINLÄUTET
UND HAMBURGS STRASSEN ENORM ENTLASTEN WIRD.

Dass die neue Linie U5 einen maßgeblichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten würde, war längst klar. Schließlich schafft sie von Ost nach West quer durch die Stadt schnelle neue Verbindungen, wo heute nur Busse unterwegs sind. Als unsere Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner mit der finalen Linieneinführung jedoch neue Berechnungen präsentierten, staunten alle Beteiligten nicht schlecht. Der Tenor im Sommer 2021 lautete: Die U5 ist noch viel besser als gedacht!

Der Grund: Die nun feststehende Linieneinführung mit einer eigenen Haltestelle auf dem Gelände des UKE und einiger Stadtentwicklungsprojekte entlang der Strecke, beispielsweise in Steilshoop und Stellingen, schließt noch mehr Menschen direkt fußläufig an die U5 an. Statt 150.000 werden 180.000 Hamburgerinnen und Hamburger im direkten

Einzugsgebiet wohnen. Doch damit nicht genug: Natürlich werden auch viele Menschen, die nicht direkt an der Strecke leben, von der U5 profitieren und diese nutzen.

Wir verkuppeln Hamburg – mit vielen neuen Umstiegsbeziehungen. Gingen die Berechnungen bislang von 390.000 U5-Fahrgästen pro Tag aus, kalkulieren wir nun schon mit über einer halben Million Ein-, Aus- und Umsteigenden. Neben den klassischen Umsteigehaltestellen Hauptbahnhof (91.000 pro Tag), Jungfernstieg (47.000) und Stephansplatz (45.000) werden die Haltestellen Universität (34.000) und UKE (39.000) echte Fahrgastmagneten werden.

Faster zum Master geht's beispielsweise für Studierende aus Steilshoop oder Hamm. Für die Strecke von Steilshoop zur Uni benötigt man heute 37 Minuten, mit der U5 sind es später 22 Minuten. Von der Hammer Kirche halbiert sich die Fahrzeit von 22 auf 11 Minuten. Von

Allermöhe oder Harburg braucht man aktuell 40 Minuten zum UKE, durch den Umstieg von der S-Bahn auf die U5 am Hauptbahnhof geht's später in rund einer halben Stunde.

Was das alles mit weniger Stau auf den Straßen zu tun hat? Bessere Verbindungen und kürzere Fahrzeiten führen zu mehr Fahrgästen. Unsere Prognosen zeigen, dass durch den Umstieg von Auto und Bus auf die U5 jährlich 6,1 Millionen Stunden Reisezeit eingespart werden. Anders gesagt: 150.000 Hamburgerinnen und Hamburger könnten eine Woche mehr Urlaub machen. Macht ein Minus von rund 290.000 Pkw-Kilometern täglich.

Genug der Zahlenspielerereien. Fest steht: Die U5 wird Hamburg ihren Stempel aufdrücken.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 17



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



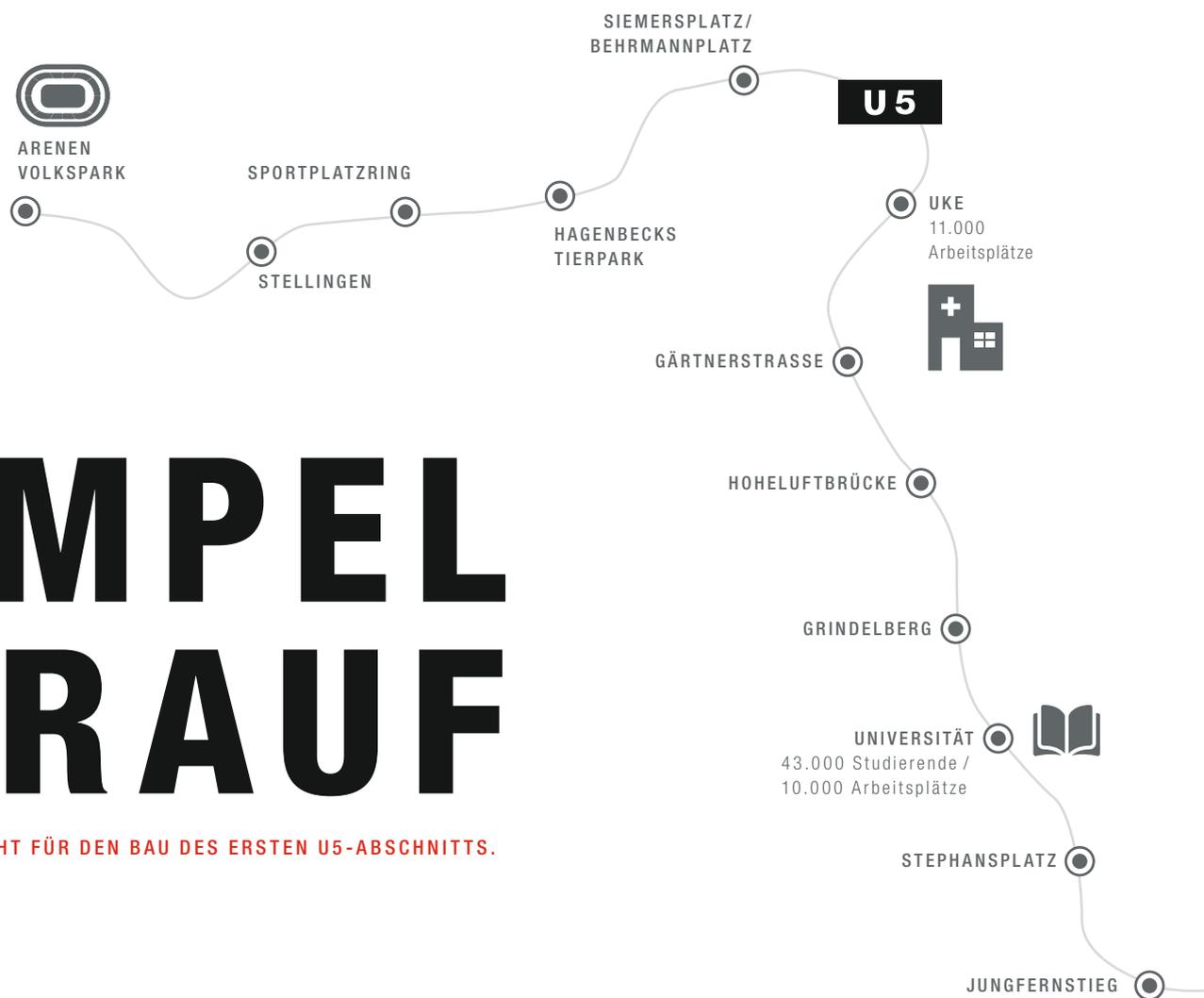
Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur

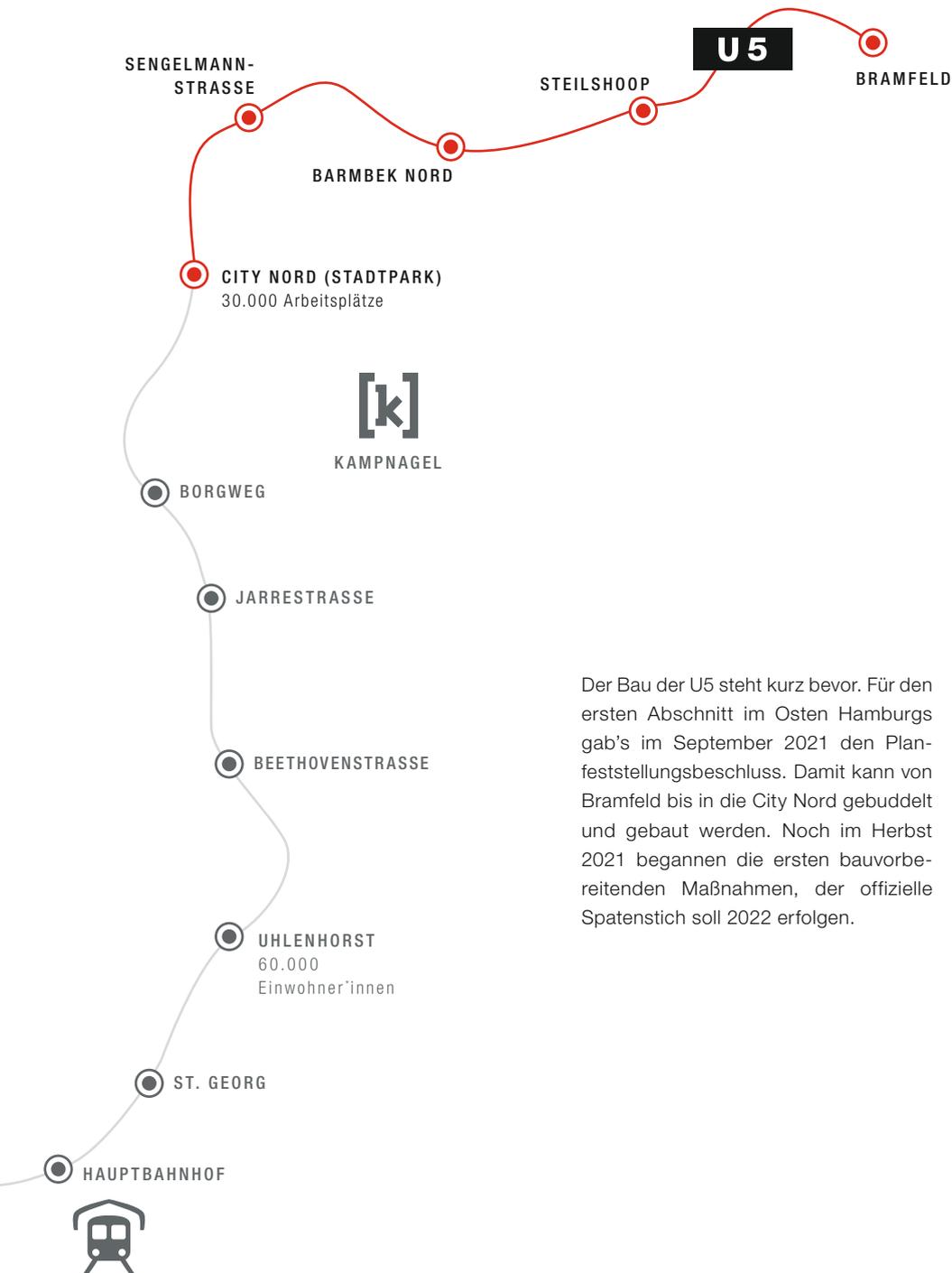


Maßnahmen
zum
Klimaschutz



STEMPEL DRAUF

GRÜNES LICHT FÜR DEN BAU DES ERSTEN U5-ABSCHNITTS.



Der Bau der U5 steht kurz bevor. Für den ersten Abschnitt im Osten Hamburgs gab's im September 2021 den Planfeststellungsbeschluss. Damit kann von Bramfeld bis in die City Nord gebuddelt und gebaut werden. Noch im Herbst 2021 begannen die ersten bauvorbereitenden Maßnahmen, der offizielle Spatenstich soll 2022 erfolgen.

Auf dem 5,8 Kilometer langen Abschnitt wird später Hamburgs erste vollautomatisierte U-Bahn unterwegs sein. Die Baukosten belaufen sich auf rund 1,8 Milliarden Euro. Die Aufnahme des ersten Probebetriebs ist für 2027 vorgesehen.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Maßnahmen zum Klimaschutz



HOCH HINAUS ODER GLEICH INS WELTALL?

**BEI DER NAMENSgebung FÜR
DIE U5-HALTESTELLEN WAREN
DIE BÜRGER'INNEN GEFRAGT –
UND VERDIENEN SICH EINEN
FLEISSSTEMPEL.**

Dass die Hamburgerinnen und Hamburger kreative Köpfe sind – logisch. Unter Beweis gestellt haben sie dies einmal mehr bei der Bürgerbeteiligung zur Namensgebung von vier Haltestellen auf dem ersten U5-Abschnitt in Hamburgs Osten. Mehr als 2.100 Vorschläge wurden in Runde eins eingereicht, nach einer anschließenden Juryauswahl gingen im Dezember 2021 über 17.000 Stimmen für elf Vorschläge ein.

Unsere Highlights, die es jedoch nicht in die Auswahl geschafft haben: „Zum Weltall“ für die City Nord wegen der Nähe zum Planetarium. Und: „Hochhausen“ für die Haltestelle in Steilshoop.

Zum Ergebnis der Abstimmung: Etwas weniger kreativ, dafür aber mit viel Orientierung und tief verankert in den Stadtteilen wird die U5 an der Haltestelle Bramfeld starten. Dann geht's nach Steilshoop, Barmbek Nord, es folgt die Sengelmannstraße als bereits bestehende Haltestelle, ehe der erste Abschnitt an der Haltestelle City Nord (Stadtpark) endet.

Die Namenssuche war wie bereits bei der U4 Horner Geest eine echte Erfolgsgeschichte. Seit Beginn der Planungen 2016 konnten wir durch umfassende Kommunikation, Veranstaltungen und Bürgerbeteiligung das Vertrauen der Menschen gewinnen und Glaubwürdigkeit aufbauen. Die künftigen Fahrgäste schon vorab mitzunehmen und einzubeziehen, ruft viel positives Feedback hervor. Gemeinsam bewegen wir Hamburg.



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Maßnahmen
zum
Klimaschutz



WILL-
KOMMEN
IM BUNTE
TREIBEN,
U5

HAMBURGS NEUE
U-BAHN-LINIE WIRD
DAS ANGEHOT FARBLICH
VERSÜSSEN.

EN

Schon beim ersten Blick auf den Netzplan des hvv fällt auf: In Hamburg herrscht ein buntes Treiben. Hier und da begegnen sich die blaue U-Bahn-Linie U1 und die gelbe U3, auch die rote U2 und die türkisfarbene U4 sagen sich auf ihrem Weg durch die Hansestadt „Moin“. Grün unterwegs ist die S-Bahn-Linie S1, lila beispielsweise die S3. Welchen

Farbakzent kann also die neue U-Bahn-Linie U5 auf ihrem Weg von Ost nach West quer durch die Stadt setzen? Diese Frage stellten sich die HOCHBAHN, der hvv und die Hamburger Behörden.

Das Ergebnis versüßt die Vorfreude auf die neue schnelle Verbindung: Die U5 wird mit dem Farbton Karamell unterwegs sein. Der Grund: Karamell hebt sich am deutlichsten von anderen Schnellbahnlinien ab und ermöglicht so auch sehbehinderten Menschen, die U5 auf dem Netzplan zu unterscheiden.



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

HORN NEEDS U!

212,4

Mio. Euro
Fördergeld
vom Bund

13

Minuten von der
Horner Geest bis
zum Hauptbahnhof

2026

sollen die ersten
Fahrgäste
einsteigen





**Spezialeinsatz:
In zwölf Metern
Tiefe bereiteten
Industrietaucher
den Boden unter
Wasser für die
Betonsohle vor.**

DAS SIEHT AUCH DAS BUNDES- VERKEHRSMINISTERIUM SO UND FÖRdert DIE U4 HORNER GEEST MIT DER MAXIMALEN SUMME.

In Hamburgs Stadtteil Horn lässt die Zukunft schon tief blicken. Nach intensiven Vorbereitungen und Bürgerbeteiligung hat der Bau der U4-Verlängerung Horner Geest mit 2,6 Kilometern neuer Strecke, zwei neuen Haltestellen (Stoltenstraße, Horner Geest) und der Erweiterung der bestehenden Haltestelle Horner Rennbahn im Frühjahr 2021 offiziell begonnen. Ende des Jahres waren spätere Bahnsteige und Tunnel in der tiefen Baugrube am viel befahrenen Ring 2 schon klar erkennbar. Diese Baugrube ist übrigens schon wieder dicht, damit im geschlossenen Rohbau möglichst schonend für die Anwohnerinnen und Anwohner gebaut werden kann.

Tief hinab ging es ab November für Industrietaucher beim Spezialeinsatz im benachbarten Bauabschnitt. In bis zu zwölf Metern Tiefe bereiteten sie bei Dunkelheit im Wasser den Boden für eine Betonsohle vor. Der U4-Bau, der 13.000 Menschen einen direkten U-Bahn-Zugang bescheren wird, liegt somit voll im Zeitplan.

Dass unsere Planerinnen und Planer ihren Job wieder einmal mehr als erfüllt haben, zeigte auch Post aus Berlin im September 2021: Die U4 Horner Geest wird vom Bundesverkehrsministerium mit der maximal möglichen Fördersumme unterstützt. Damit bescheinigt der Bund dem Projekt seine Wirtschaftlichkeit. Insgesamt 212,4 Millionen Euro und somit die vollen 75 Prozent der nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähigen Kosten fließen aus Berlin nach Hamburg.

Insgesamt belaufen sich die Baukosten in Horn auf 465 Millionen Euro, inklusive Positionen für eventuell auftretende Baurisiken. Schon bei der U4-Verlängerung an die Elbbrücken hat unser Team bewiesen, dass es im Kosten- und Zeitplan große und komplexe Verkehrsprojekte realisieren kann.

Läuft weiter alles nach Plan, steigen Ende 2026 die ersten Fahrgäste ein – und nach nur 13 Minuten von der Horner Geest am Hauptbahnhof wieder aus (heute 23 Minuten). Noch grüner wird's in Horn auch durch verbesserten Fuß- und Radverkehr, der bei den U-Bahn-Planungen gleich mitgedacht wurde. So können verschiedene umweltfreundliche Angebote bestmöglich miteinander verbunden werden. Die Horner Geest wird zu einem Musterquartier der Mobilitätswende.

+ Sie wollen tiefer eintauchen? Den aktuellen Baufortschritt können Sie hier verfolgen:



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Maßnahmen
zum
Klimaschutz



HAMBURGS NEUE PANORAMA- STRECKE

**AUF DEM GRASBROOK ENTSTEHT
DIE GRÜNE STADT AM WASSER –
UND HAMBURGS ERSTE U-BAHN-
HALTESTELLE SÜDLICH DER ELBE.**

Wohnen und Arbeiten am Wasser, dazu eine schnelle und umweltfreundliche Verbindung in die City – das alles verspricht der neu entstehende Stadtteil Grasbrook. Auf rund 50 Hektar Fläche entstehen bis 2040 entlang des Moldau- und Saalehafens direkt hinter den Elbbrücken etwa 3.000 Wohnungen und 16.000 Arbeitsplätze, eine Grundschule, Kitas sowie Sport- und Nahversorgungsangebote.

Um die entstehende grüne Stadt am Wasser direkt umweltfreundlich und flexibel anzubinden, wagen wir den Sprung über die Elbe und verlängern die U4 über die Haltestelle Elbbrücken hinaus mit einer Haltestelle über dem Moldauhafen. Damit wird gleichzeitig

auch der nördliche Teil der Veddel besser an die Schnellbahn angebunden. Das Besondere: Auf einer zweiten Ebene unter der Bahnsteig-Ebene werden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ebenerdig die Ufer wechseln können.

Nach der Bekanntgabe sind wir gleich in einem ersten Online-Dialog mit Hamburgs Bürgerinnen und Bürgern in den Austausch gegangen. Das Ziel: Künftige Fahrgäste der U4 Moldauhafen schon vorab bestmöglich mitnehmen und Anregungen für unsere Planungen



Bild: Herzog & de Meuron / Vogt
Landschaftsarchitekten

Die Haltestelle
Moldauhafen:
Die U4 bald
auch südlich
der Elbe.

einsammeln. Besonders die Themen Gestaltung und Ausstattung der Haltestelle, angrenzende Mobilitätsangebote für einen autoarmen Stadtteil (Fahrradparkhaus, Ladestationen für E-Scooter oder -Bikes etc.) sowie die Frage nach einer Verlängerung der U4 in den Süden hatten in den 112 Vorschlägen Priorität.

Zusätzlich bekamen wir praktische und nachhaltige Ideen, wie zum Beispiel Photovoltaik-, Wind- oder Wasserkraftanlagen zu integrieren. Auch der Wunsch nach einer Aussichtsplattform oder Sonnenterrasse an der besonderen Haltestellenlage direkt an der Elbe fiel.

Die eingereichten Anregungen fließen nun in die Auslobungsunterlage für den Realisierungswettbewerb ein.

AB IN DEN SÜDEN?

Eines ist klar: Um die Mobilitätswende zu schaffen, müssen wir ganz Hamburg mitnehmen. Nicht nur in den Citylagen müssen öffentliche Angebote immer die bessere Alternative zum privaten Pkw sein. Auch der Hamburger Süden braucht beispielsweise neue Mobilitätsformen und bessere Anschlüsse. Auch dies war ein Ergebnis des Online-Dialogs: Hamburg wünscht sich eine Verlängerung der U4 über die Haltestelle auf dem Grasbrook hinaus, um Wilhelmsburg, Harburg und Kirchdorf-Süd ebenfalls mit anzuschließen.

Für eine mögliche Weiterführung der U4 Richtung Wilhelmsburg hat die HOCHBAHN eine erweiterte Konzeptstudie erarbeitet, die als Grundlage für vertiefende Untersuchungen von verschiedenen Streckenverläufen und Haltestellenlagen dient. Aktuell läuft die Machbarkeitsuntersuchung.

+ Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 15



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

Barmbek,
einfach bunt und
lebensfroh.



10.000

Anwohner*innen
profitieren von der
Haltestelle

100

eingereichte Ideen
beim Online-Dialog

BUNT. BODENSTÄNDIG. BEGEISTERND. BARMBEK.

DIE PLANUNGEN FÜR DIE U3-HALTESTELLE FUHLSBÜTTLER STRASSE LAUFEN HAND IN HAND MIT DEN MENSCHEN VOR ORT.

Auf Barmbek ist Verlass. Bei der Planung für unsere neue U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße machen die Menschen vor Ort aktiv mit – und geben unseren Expertinnen und Experten wichtige Anregungen. Das Projekt zeigt, wie ein Bauvorhaben erfolgreich mit den Anwohnerinnen und Anwohnern geplant werden kann. Bürgerbeteiligung in Barmbek – macht richtig Laune.

In der zweiten Beteiligungsphase im Herbst 2021 ging es um die Frage, wie die Haltestelle und das Umfeld später aussehen sollen. Rund 100 sehr konkrete und hilfreiche Beiträge gingen bei unserem Online-Dialog ein. Dieser wurde zusätzlich mit Postkarten im Stadtteil beworben, bei einer digitalen Veranstaltung klärten die Planerinnen und Planer zudem umfassend über das Projekt auf.

Die Wünsche der Menschen reichten von in den Stadtteil passenden Klinkerfassaden über die Begrünung des Bahnsteigdachs und von Fassaden bis hin zu Fahrradabstellmöglichkeiten. Vor allem die Themen Aufenthaltsqualität, Schallschutz und Sicherheitsgefühl spielten eine große Rolle. Die eingereichten Vorschläge werden nun geprüft und soweit möglich eingebracht. Voraussichtlich im Sommer 2022 soll die Planung abgeschlossen sein.

Mit der zusätzlichen U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße, die zwischen den Haltestellen Habichtstraße und Barmbek entstehen wird, binden wir rund 10.000 Menschen direkt an die U-Bahn an – und liefern mit einer schnellen, stau- und stressfreien Verbindung in die Innenstadt gute Gründe, auf den eigenen Pkw zu verzichten. Gebaut werden könnte in der zweiten Hälfte der 20er-Jahre. Barmbek, wir sind begeistert!



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

HERZ UND HERAUSFORDERUNG

AUCH MIT GELDERN AUS DEM GREEN BOND HABEN WIR DIE 110 JAHRE ALTE RINGLINIE U3 IN DER INNENSTADT AUFWENDIG SANIERT. NACHHALTIG HANDELN HEISST SCHLISSLICH, FÜR DIE NÄCHSTEN GENERATIONEN VORZUSORGEN.

Mal davon abgesehen, dass sie die wohl schönste U-Bahn-Strecke der Welt ist, steht unsere Ringlinie U3 auch für die Mobilitätswende Anfang des 20. Jahrhunderts. Als erste U-Bahn Hamburgs revolutionierte sie den Verkehr und brachte ab 1912 die Hafendarbeiter schnell aus ihren Quartieren zur Schicht an die Elbe. Damit es für die nächsten Generationen nach rund 110 Jahren in Betrieb auch weiter an Elbe und Alster entlang geht, gab es 2021 in der Innenstadt ein XXL-Pflegeprogramm für die U3.

Umfangreiche Sanierungen und der barrierefreie Ausbau standen zwischen Mönckebergstraße und Rödingsmarkt auf dem Fahrplan. 14 Monate lang – und somit wie geplant – musste die U3 deshalb bis Ende März 2022 auf diesem Abschnitt pausieren. In neuem Glanz erstrahlen nun die Haltestellen Rödingsmarkt, Rathaus und Mönckebergstraße. Sie wurden frisch saniert und modernisiert.

Die Haltestellen Rathaus und Mönckebergstraße sind zudem barrierefrei mit einem Aufzug pro Bahnsteig, erhöhten Bahnsteigen für einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg und einem Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen ausgestattet worden. Damit bieten wir unseren Fahrgästen nun an allen Hamburger Innenstadt-Haltestellen die große Barrierefreiheit.

Herzstück des Großprojekts war die vollständige Erneuerung des U-Bahn-Trogs, also des Tunnelausgangs der U3, am Mönkedamm. Dieser Tunnelausgang aus Betonfundament und -wänden musste nahezu vollständig abgerissen, neu aufgebaut und mit über 100 Mikropfählen im Boden verankert und standsicher gemacht werden. Auch die vier Viadukte auf diesem Streckenabschnitt sind komplett saniert worden.

Schienen, Schwellen, Schwergewichte – für unser Team war die U3-Sanierung ein Projekt mit ganz viel Herz und Herausforderung. Denn auf der historischen Strecke unterlagen nahezu sämtliche Projektbestandteile dem Denkmalschutz.

Rund 86 Millionen Euro, darunter auch Gelder aus dem Green Bond, sind in die U3-Sanierung geflossen. Pünktlich zur nächsten großen Mobilitätswende ist die Ringlinie nun fit für die nächsten Jahrzehnte.





Die historische Haltestelle Rödingsmarkt in neuem Glanz.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Maßnahmen zum Klimaschutz

FÜR ALLE



**Endlich barrierefrei:
Die U3-Haltestelle
Rathaus bekam zwei
gläserne Aufzüge.**

2011 waren gerade einmal 36 Haltestellen (rund 40 Prozent) barrierefrei ausgebaut. Zehn Jahre später sind es bereits über 90 Prozent der heute 93 Haltestellen. In Hamburgs Innenstadt bekommen mobilitätseingeschränkte Menschen inzwischen einen einfachen Zugang zu allen U-Bahnen. Mit Jungfernstieg und Steinstraße wurden dort die noch fehlenden City-Haltestellen der U1 2021 fertiggestellt, im Frühjahr 2022 folgten die U3-Haltestellen Rathaus und Mönckebergstraße.

Unsere Linien U2 und U4 sind ohnehin schon vollständig barrierefrei befahrbar. Im Frühjahr 2022 haben die Arbeiten an den U1-Haltestellen Alsterdorf und Hudtwalckerstraße begonnen. Sind auch diese frisch geliftet, ist der gesamte Westast der U1 ebenfalls für alle Menschen zugänglich.

Barrierefreie Haltestelle, das bedeutet für uns: ausgestattet mit Aufzügen, (teil-) erhöhten Bahnsteigen und einem taktilen Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen. Sprich: einfach zugänglich – für alle!

**DAUMEN HOCH IN DER
HAMBURGER CITY:
DER BARRIEREFREIE
AUSBAU UNSERER U-BAHN-
HALTESTELLEN BIEGT
AUF DIE ZIELGERADE.**

„Einfach zugänglich“, so lautet eines der Ziele des hvv. Die Menschen jederzeit sicher voran zu bringen und Hamburg beweglich und lebenswert zu halten, sind weitere. Grundvoraussetzung dafür ist natürlich der Zugang für alle zu unseren Verkehrsmitteln. Deshalb hat der schnelle barrierefreie Ausbau all unserer U-Bahn-Haltestellen hohe Priorität.



+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 14





KLIMA GEMACHT!

160

Mio. Euro
Fördersumme
für HOCHBAHN
und VHH

101

E-Busse bis
Ende 2021

66

Tausend Tonnen
weniger CO₂
jährlich ab 2030

**DIE GROSSE
EMISSIONSFREIHEIT FÜR
HAMBURG HAT SO RICHTIG
FAHRT AUFGENOMMEN – UND
BEKOMMT MIT UNSERER
GRÖSSTEN FÖRDERSUMME
ALLERZEITEN JETZT NOCH
MEHR UMWELTFREUNDLICHEN
TREIBSTOFF. HALLO E-BUS,
TSCHÜSS DIESEL!**

Der bereits 100. emissionsfreie HOCHBAHN-Bus surrte sich im Herbst 2021 in den Liniendienst des hvv. Still und leise findet Hamburgs große Straßenrevolution statt und markiert spätestens jetzt einen echten Wendepunkt. Der Dieselbus ist in unserer Stadt zum Auslaufmodell geworden, die mit grünem Ökostrom geladenen E-Busse geben künftig den Ton an.

Bis zum Jahresende 2021 waren es 101 Batteriebusse, darunter auch die ersten 12 Gelenkbusse. Denn seit Juni 2021 gibt's die Busse ohne Bass in Hamburg auch in XXL: 18 Meter lang, Platz für rund 100 Fahrgäste und mit einer Mindestreichweite von rund 200 Kilometern ohne Ladestopp.



Film ab! Wie die
E-Busse Hamburg
revolutionieren:





Die neue E-Philharmonie: Einer unserer ersten Elektro-Gelenkbusse.



Bezahlbare und saubere Energie



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Maßnahmen zum Klimaschutz

Schon bis Ende 2025 wächst unsere emissionsfreie Flotte auf 430 Fahrzeuge an (305 Solo-, 125 Gelenkbusse). Dann werden wir auch schon über mehr als 600 Ladeplätze verfügen. Bis zum Anfang der 2030er-Jahre verlassen alle rund 1.100 Dieselbrummer die Straßen. Macht ein Minus an CO₂-Ausstoß von jährlich 66.000 Tonnen.

Möglich auch durch ein fettes Förderpaket des Bundesverkehrsministeriums. Die HOCHBAHN und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) erhielten mit dem Bescheid über 160 Millionen Euro die höchste Fördersumme ihrer Unternehmensgeschichte (97,4 Millionen Euro davon für die HOCHBAHN). Allein bei uns können damit 289 E-Busse (darunter Brennstoffzellenbusse, Stadtbusse und Gelenkbusse) sowie 481 Ladestationen finanziert werden.

Die Abschiedstournee der Dieselbusse hat also begonnen. Mit jedem neuen E-Bus wird Hamburgs ökologischer Fußabdruck ein bisschen kleiner, die Luft ein bisschen reiner.



Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf Seite 26

EIN DACH FÜR DIE STADT

**WIR MACHEN DEN ZOB
HARBURG FIT FÜR DEN
HAMBURG-TAKT.
MIT MEHR PLATZ,
NACHHALTIGEM BAUEN
UND DEN MENSCHEN IM
MITTELPUNKT.**

Hier wird Mobilität großgeschrieben: Bis zu 40.000 Fahrgäste steigen pro Tag ein, aus oder um. In Spitzenzeiten kommen bis zu 150 Busse pro Stunde an oder fahren ab. 22 Buslinien im Tagesverkehr und sieben Buslinien im Nachtverkehr schaffen gemeinsam mit den S-Bahn-Linien S3 und S31 sowie dem Regional- und Fernverkehr ein enges Mobilitätsnetz. Die Busanlage Harburg liefert beeindruckende Zahlen und ist deshalb zentraler Verkehrsknotenpunkt südlich der Elbe.

Gemeinsam mit den Anlagen in Altona und Wandsbek Markt gehört sie zu den größten unserer Busanlagen. In den 1980er-Jahren errichtet, stößt die Anlage nun jedoch an ihre Grenzen. Deshalb sanieren und erweitern wir den ZOB Harburg, um ihn für mehr Angebot im Zuge des Hamburg-Takts fit zu machen. Die künftige neue Linienführung und längere Bussteige bieten dann Platz für mehr und längere Busse. Das ist Voraussetzung, um den Hamburg-Takt auch betrieblich abwickeln zu können.

Nicht nur funktionell, sondern auch optisch kann sich der neue ZOB Harburg sehen lassen. In einem Architekturwettbewerb bekam der Entwurf von Blunck+Morgen Architekten BDA 2021 den Zuschlag. Unter dem Motto „Ein Dach für die Stadt“ bekommt die Anlage ein solches, unter dem sich freundlich, einladend und hell alle notwendigen Funktionen ganz selbstverständlich versammeln. Zudem ist vorgesehen, dass als eines von vielen nachhaltigen Gestaltungsmerkmalen die Dachfläche begrünt wird.

Unter dem Dach, das von einer Holz-Stahl-Konstruktion getragen wird, sollen hochwertiges Material, eine gute Akustik und hoher Benutzungskomfort den Fahrgästen vermitteln, dass sie – und nicht der Bus – im Mittelpunkt stehen. Die Fertigstellung ist für Ende 2024 geplant.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf **Seite 37**

40

Tausend Fahrgäste
täglich

150

Busse pro Stunde

2024

wird der neue
ZOB fertig



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

Eine Visualisierung
von der Blunck+Morgen
Architekten BDA.



Blick über den
Hamburger Stadt-
park auf das
Planetarium.

63

Tonnen CO₂
weniger pro
E-Bus jährlich

75%

weniger
Emissionen im
Vergleich zum
Dieselbus

100%

zertifizierter
Ökostrom für
unsere Busse



ÖKOLOGISCH GEDACHT. AUCH ÖKOLOGISCH GEMACHT?

WIE WIR GEMEINSAM MIT DEN HERSTELLERN DIE „GRÜNE BATTERIE“ FÜR UNSERE E-BUSSE ERREICHEN WOLLEN UND WAS HAMBURGS GELADENE FLOTTE SCHON HEUTE FÜRS KLIMA BRINGT.

63 Tonnen CO₂¹ – so viel spart jeder unserer Elektrobusse heute schon durchschnittlich jährlich ein. Ist die gesamte Flotte von 1.100 Fahrzeugen umgestellt, entfallen über 65.000 Tonnen CO₂ durch Dieselverbrauch hier bei uns in Hamburg. Werte, die direkt auf den Klimaplan der Stadt einzahlen. Werte, die jedoch erst ab der ersten Fahrt des Busses gemessen werden. Doch was passiert davor?

Betrachtet man die gesamte Produktionskette, vermeiden unsere E-Busse heute schon ungefähr 75 Prozent der CO₂-Emissionen von Dieseln. Betankt mit hochwertigem 100 Prozent grünem Ökostrom, hat der E-Bus spätestens nach zwei Jahren im Dienst einen Umweltvorteil und ist dann noch zehn bis zwölf weitere Jahre für uns unterwegs. So weit, so gut.

Doch wir wollen noch mehr – und zwar ran an die fehlenden 25 Prozent. Ein Baustein wird die heute noch serienmäßig eingebaute heizölbetriebene Zusatzheizung sein, die bei niedrigen Temperaturen sicherstellt, dass die Batterie ihre notwendige Reichweite schafft. Durch eine immer bessere Batterieleistung werden wir in Zukunft voll auf elektrische Heizungen setzen und somit noch einmal Emissionen einsparen können.

Damit steht jedoch immer noch nicht die Null für ein komplett klimaneutrales Verkehrsangebot. Um dies zu erreichen, hat unser Projektteam die Batterie in den Blickpunkt gerückt. Dabei spielen nicht nur ökologische Kriterien eine Rolle, denn die sozialen Bedingungen beim Abbau der Rohstoffe Kobalt und Lithium stehen zurecht oft in der Kritik. Die HOCHBAHN fordert deshalb von den Herstellern Transparenz über die gesamte Liefer- und Produktionskette. Bereits bei unserer letzten Ausschreibung waren Nachhaltigkeitskriterien verborgener. Mit der von HOCHBAHN, VHH und BVG (Berlin) 2016 gegründeten „Initiative Elektrobuss“ stehen wir in einem intensiven Austausch mit den Herstellern. Ökologische Kriterien, soziale Bedingungen und die Achtung von Menschenrechten bei der Herstellung der Batterien und bei den eingesetzten Vorprodukten fragen wir genau ab.

Die „grüne Batterie“ bleibt ein ambitioniertes Ziel. Doch bereits heute sehen wir das wachsende Bewusstsein bei Herstellern und Lieferanten, dass eine klimaneutrale und faire Produktion kein Bonus sein kann, sondern Standard werden muss.

Wir bleiben dran und machen Mut, um in Zukunft auch bei unseren Bussen zu vermehren: Dark Green.

¹ Bezogen auf den Fahrzeugantrieb ohne Betrachtung der Vorkette und unter Berücksichtigung von Ökostrom (0g CO₂ pro kWh). Würde man regionale Emissionsfaktoren anwenden, lägen die durchschnittlichen CO₂-Einsparungen jedes Elektrobusses bei 19 Tonnen im Jahr 2021.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Maßnahmen zum Klimaschutz



Nachhaltige/r Konsum und Produktion



Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf Seite 34

SMELLS LIKE GREEN SPIRIT

100
Tausend
Downloads
nach rund
einem Jahr

80
und mehr
hvv switch
Punkte
in Hamburg



Einfach unterwegs: Mit hvv switch sind seit 2021 auch E-Scooter buchbar.

**EINE NEUE BEWEGUNG
NIMMT FAHRT AUF:
HVV SWITCH DENKT
SHARING NEU UND
WIRD ZUR DIGITALEN
HEIMAT DES
HAMBURG-TAKTS.
IMMER MEHR PARTNER
STEIGEN EIN.**

Nachhaltigkeit. Digitalisierung. Mobilitätswende. Hängen Ihnen diese Buzzwords mittlerweile aus dem Hals heraus? Dann stecken Sie sie doch einfach in die Tasche! Mit hvv switch. Warum es noch eine neue Sharing-App brauchte? Damit es in Hamburg weniger Verkehr, aber mehr Mobilität gibt.

40 Prozent mehr Verkehrsaufkommen zwischen 2008 und 2018. Das macht fast 70 Millionen Personenkilometer pro Tag in Hamburg. Dass unser Stadtgebiet in der gleichen Zeit nicht entsprechend gewachsen ist, dürfte klar sein. Wollen wir also künftig komfortabel unterwegs sein, müssen wir alle weniger Verkehrsfläche einnehmen.

Dabei hilft hvv switch. Von der HOCHBAHN entwickelt, denken wir mit dieser Plattform die Mobilität einmal völlig neu und verbinden alle relevanten Mobilitätsangebote der Stadt in nur einer App. Denn der Hamburg-Takt kann nur zur Realität werden, wenn wir den klassischen ÖPNV mit Sharingangeboten intelligent verlängern und verbinden.

Nach dem Start im Sommer 2020 mit hvv Ticketangeboten und dem Ride-sharing-Dienst MOIA kamen 2021 die Carsharing-Anbieter SIXT Share und MILES sowie die E-Scooter von TIER hinzu. 2022 sollen das StadtRAD und WeShare folgen.

Registrierung, Reservierung, Buchung und Bezahlung – für alles benötigen unsere Nutzerinnen und Nutzer nur die hvv switch App. Mit jedem weiteren Partner in der App schaffen wir neue Argumente, auf das eigene Auto zu verzichten. Denn wann und wo immer eine schnelle Verbindung gefragt ist, hat hvv switch in Zukunft das bessere Angebot mit dem gerade am besten passenden Verkehrsmittel.

Schluss mit Statussymbolen und Routinen. Gerade wenn wir teilen, besitzen wir alle Möglichkeiten. Und zeigen Haltung. Für eine grünere Stadt. Für ein neues Miteinander. Für uns alle.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Maßnahmen zum Klimaschutz



Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf Seite 21

SEIT

1000

JAHREN UNTERWEGS
FÜR **HAMBURG**



Einer der ersten
HOCHBAHN-
Busse: Der
Büssing VI G12
von 1925.

Der Neustart des Busbetriebs wurde 1924 – Wirtschaft und Inflation hatten sich inzwischen stabilisiert – zum Erfolg. Nun fuhren Busse mit Vollgummireifen und komfortablerer Ausstattung auf gleich mehreren Linien. 1925 unterhielt die HOCHBAHN bereits fünf Tages- und drei Nachtbuslinien.

Zehn Jahre nach dem Start der U-Bahn in Hamburg rollte 1921 der erste HOCHBAHN-Bus zwischen Schlump und Landwehr durch die Stadt. Die 45 PS starken und etwa 20 km/h schnellen Fahrzeuge verbrauchten jedoch so viel Treibstoff, dass der Betrieb wegen der starken Inflation zunächst nicht zu bezahlen war und Anfang 1922 eingestellt wurde.

Heute fahren unsere Busse auf 119 Linien quer durch die Stadt über 1.400 Haltestellen an. Und: 100 Jahre nach den ersten Fahrversuchen hat auf Hamburgs Straßen ein neues Zeitalter begonnen – das der leisen emissionsfreien Busse.





AUFBRUCH - STIMMUNG

DER ITS WELTKONGRESS IM OKTOBER 2021 IN HAMBURG BRACH ALLE BESUCHERREKORDE. DOCH VOR ALLEM TRUG ER DIE BOTSCHAFT IN DIE WELT, WIE DIE MOBILITÄT IN ZUKUNFT EFFIZIENTER, KOMFORTABLER UND KLIMAFREUNDLICHER WERDEN KANN.

Vom Hafen über die Straße, auf der Schiene bis in die Luft – Hamburg hat beim ITS Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme im Oktober 2021 gezeigt, wie digitale und nachhaltige Mobilität geht. Doch was bleibt nach den fünf ereignisreichen Tagen in unserer Stadt? Vor allem die Erkenntnis, dass viele der vorgestellten Projekte über den Kongress hinaus weitergeführt und das Leben der Menschen über viele Jahre nachhaltig verbessern werden.

Mehr als 13.000 Gäste, rund 4.000 Besucherinnen und Besucher am Public Day und 400 Aussteller aus aller Welt machten den ITS Weltkongress trotz der Pandemie zum bestbesuchten in seiner 35-jährigen Geschichte.

Mittendrin: die HOCHBAHN. Mit Projekten wie dem autonomen Kleinbus HEAT, der intelligenten Bus-Ampel-Kommunikation BiDiMoVe, hvv Any, dem Ticketsystem der Zukunft, hvv switch oder dem RealLabor Hamburg. Wie Hamburg mit uns künftig unterwegs sein wird, stellen wir auf den folgenden Seiten vor. Steigen Sie ein Richtung Zukunft.



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur

Blick in die
Zukunft der
Mobilität:
Der ITS
Weltkongress.

HEAT

MISSION
COMPLETE!

1

Ankerprojekt
des ITS
Weltkongresses

4

Jahre
Forschungszeit

1.400

Fahrgäste von
August bis Oktober
2021



Fahrt mit Ausblick: Unser HEAT-Kleinbus machte auch an der Elbphilharmonie Halt.

DAS FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSPROJEKT HEAT IST ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN. GEMEINSAM MIT UNSEREN PARTNERN KONNTEN WIR ZEIGEN, DASS DER EINSATZ AUTONOMER FAHRZEUGE ZUKUNFT HAT.

Er drehte dort für Stunden immer so seine Runden. Bog ab. Hielt an. Überholte. Von August bis Ende Oktober 2021 war unser automatisiert fahrender Kleinbus HEAT (Hamburg Electric Autonomous Transportation) auf seiner finalen 1,8 Kilometer langen Rundstrecke in der HafenCity mit insgesamt 1.400 Fahrgästen unterwegs. Während des ITS Kongresses durften Interessierte aus aller Welt im Fahrzeug Platz nehmen und Forschung live erleben. Nun ist das Projekt planmäßig zu Ende gegangen.

Vier Jahre lang haben wir gemeinsam mit unseren Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft untersucht, ob autonom fahrende Kleinbusse künftig den ÖPNV ergänzen könnten. Beispielsweise dort, wo der Einsatz von großen Fahrzeugen nicht sinnvoll ist – in Außenbezirken oder an Tagesrandlagen.

Das Projekt gehörte zu den weltweit ersten, bei denen das autonome Fahren im öffentlichen Personennahverkehr auf einer definierten Strecke ohne geplanten Eingriff durch Fahrpersonal realisiert wurde. Begleitet wurde es durch zahlreiche Fahrgastbefragungen. So sollten die Bedürfnisse der Menschen an ein autonom fahrendes Transportsystem genau erfasst, aber auch mögliche Hemmschwellen erkannt werden.

Das Besondere an HEAT: Im Hintergrund operierte eine weltweit einmalige Technik aus drei Teilsystemen. Denn neben der eigenen Wahrnehmung durch Kameras, Radar- und Lasermessung griff der elektrisch angetriebene Kleinbus auf weitere Quellen zu. In dieser Form einzigartige Masten mit Sensoren entlang der Strecke erweiterten das Sichtfeld des Busses und ermöglichten so vorausschauendes Fahren und die höhere Geschwindigkeit im Vergleich zu anderen Projekten. Zudem nutzte das Fahrzeug eine von der Freien und Hansestadt Hamburg zur Verfügung gestellte und auf wenige Zentimeter genaue HD-Karte.

Das dritte Teilsystem bestand im Monitoring durch die HOCHBAHN-Leitstelle, die für das Incident-Management, also das Eingreifen bei kritischen Situationen im Betrieb, zuständig war.

Durch das Zusammenspiel konnte der autonome Kleinbus unter anderem automatisiert abbiegen, Hindernisse umfahren, signalisierte und nicht signalisierte Kreuzungen passieren, war mit bis zu 25 km/h unterwegs und fügte sich so in den fließenden Verkehr der HafenCity ein.

Unser Fazit: Das Projekt HEAT war ein Meilenstein, um technologische Lösungen zur Marktreife zu entwickeln und das autonome Fahren in Zukunft als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV zu etablieren. Mit den Einsatzmöglichkeiten autonomer Fahrzeuge wird sich die HOCHBAHN deshalb auch 2022 weiter beschäftigen.

Trommelnde Motoren und Automassen sollen schließlich der Vergangenheit angehören. Dabei können auch autonome elektrische Kleinbusse helfen. Denken wir die Stadt wieder mehr für ihre Menschen, nicht für Maschinen.



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Industrie, Innovation und Infrastruktur

ANY

ANYWHERE

ANYTIME.

ODER KURZ: HVV ANY.
DIE TICKET-REVOLUTION FÜR DIE
GESAMTE METROPOLREGION
HAMBURG KOMMT – ENTWICKELT
VON DER HOCHBAHN.

ONE

+ Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 19

**EGAL WER, EGAL WO,
EGAL WANN –
EINFACH HVV ANY!**

3

Bundesländer, in
denen hvv Any
nutzbar sein wird

7

Kreise im hvv
sind dabei

25

Verkehrs-
unternehmen
machen mit

Einfach Bus, Bahn oder Fähre fahren, ohne sich zu fragen, welches Ticket das richtige ist. Kein Suchen in Tabellen oder Aushängen. Smartphone zücken, anmelden, losfahren und am nächsten Tag den günstigsten Fahrpreis erhalten: Mit hvv Any wird die Nutzung des ÖPNV gerade für die Fahrgäste, die nicht täglich mit uns unterwegs sind, maximal vereinfacht – und die Mobilitätswende so vorangetrieben. Denn um möglichst viele Menschen zu überzeugen, brauchen wir nicht nur die beste Infrastruktur, sondern auch smarte und einfache Angebote.

In der hvv switch App, in die hvv Any integriert sein wird, kann der Fahrgast in Kürze einfach und schnell beim Fahrtantritt mit einem Wisch über den Button „Fahrt beginnen“ einchecken. Die Erfassung aller Umstiege und auch das Auschecken erfolgen automatisch.

Am Ende des Tages wird dann aus der Kombination aller Fahrten die jeweils günstigste Fahrkarte errechnet. Kenntnisse über Ticketarten und Tarifzonen gehören der Vergangenheit an.

Als Live-Demo wurde die von der HOCHBAHN für den hvv entwickelte Funktionalität beim ITS Weltkongress im Oktober 2021 vorgestellt. Voraussichtlich im Herbst 2022 soll das Angebot dann im gesamten hvv-Gebiet mit drei Bundesländern, sieben Kreisen und rund 25 Verkehrsunternehmen verfügbar sein.

Im Vorfeld wurden 2021 rund 2.700 Fahrzeuge, alle hvv-Fähren und über 50 Stationen mit Beacons ausgestattet. Diese Sender dienen als ortsgenaue Markierungspunkte, werden vom Smartphone erkannt und sorgen für eine sichere, tarifgenaue und faire Abrechnung der Fahrten.

Sie ist richtig smart. Immer da, wenn man sie braucht. Kennt sich bestens aus. Und auf sie fährt schon bald die ganze Metropolregion Hamburg ab. Ihr Name? Any, hvv Any. Die neue digitale Bezahlfunktion in der hvv switch App wird das Tarifsysteem revolutionieren.



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur

GRÜNE WELLE

MIT DEM PROJEKT BIDIMOVE ERPROBEN
WIR DIE INTELLIGENTE VERNETZUNG
VON AMPELSYSTEMEN UND BUSSEN.
FÜR MEHR PÜNKTLICHKEIT UND SICHERHEIT.

Auf Rahlstedts Straßen ist die Zukunft schon unterwegs. Dort spielen ein Dreamteam aus elf Bussen und dem Ampelsystem den intelligenten Doppelpass. Bei der ITS der Weltöffentlichkeit vorgestellt, ist das Projekt BiDiMoVe („Bidirektionale, multimodale Vernetzung“) seit Oktober 2021 auf der MetroBus-Linie 26 zwischen Farmsen und Rahlstedt im Einsatz.

Die Ziele: eine busoptimierte Ampelschaltung, die zu mehr Pünktlichkeit führt, energieeffizientes Fahren und erhöhte Sicherheit beim Rechtsabbiegen für Fußgänger*innen, Rad- und Rollerfahrer*innen.

Wie das funktioniert? Unsere elf Testbusse und neun Ampeln auf dem Abschnitt wurden mit einer neuartigen Kommunikationstechnik ausgerüstet. Kern der Kommunikation zwischen Fahrzeug und Anlage ist ein sekundlicher, WLAN-basierter Datenaustausch. So bekommt die Lichtsignalanlage deutlich mehr und genauere Informationen als mit dem heutigen digitalen Datenfunk und kann die Priorisierung einzelner Busse besser steuern.

Neben der Priorisierung gibt's für unsere Fahrerinnen und Fahrer auch den „grünen Daumen“ – in Form von Fahrtempfehlungen. Am Steuer bekommen sie die optimale Resthaltezeit in der Haltestelle angezeigt, um bei Grün und ohne Halt über die nächste Ampel zu kommen – und so energieeffizienter unterwegs zu sein.

Und auch die Sicherheit hat BiDiMoVe auf dem Schirm, besser gesagt: bringt sie aufs Display unserer Busse. Ein Assistenzsystem warnt beim Rechtsabbiegen vor parallel querenden Personen. Radfahrende und Fußgänger*innen werden via Wärmebildkameras an den Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte frühzeitig erkannt und die Fahrerinnen und Fahrer im Bus gewarnt.

Der Praxisbetrieb in Rahlstedt läuft noch bis Mitte 2022. Danach werden wir gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und weiteren Partnern entscheiden ob die Technik in ganz Hamburg zum Einsatz kommt.



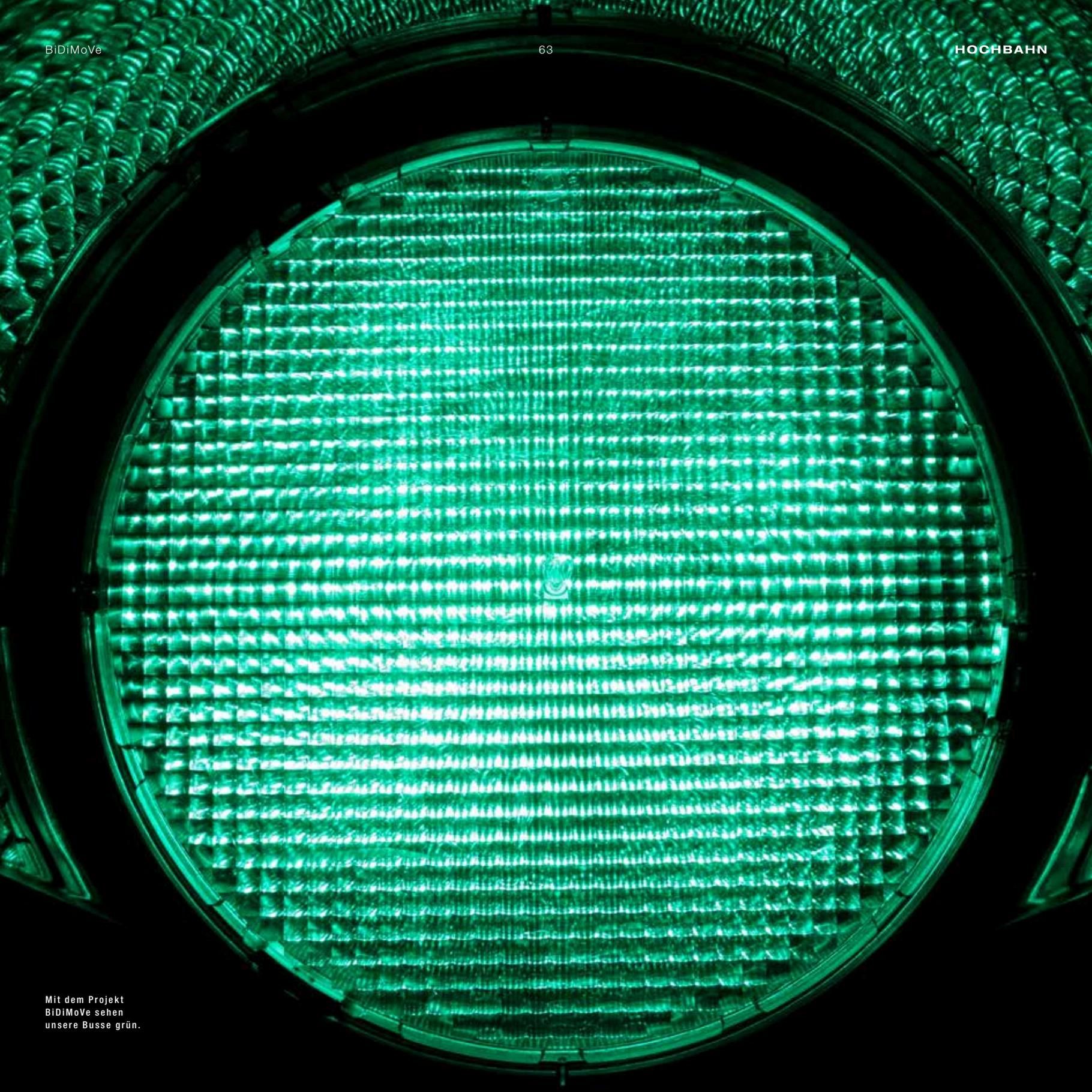
Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Gesundheit
und
Wohlergehen



Mit dem Projekt
BiDiMoVe sehen
unsere Busse grün.

MEHR MENSCHEN VOM ÖPNV ZU
ÜBERZEUGEN, GELINGT NICHT
ALLEIN MIT MEHR ANGEBOT,
SONDERN AUCH DURCH DEN BESTEN
SERVICE. DAMIT SICH UNSERE
FAHRGÄSTE AN DEN SCHNELL-
BAHNHALTESTELLEN INTUITIVER
UND SCHNELLER ZURECHTFINDEN,
ENTWICKELN HOCHBAHN, DB
UND HVV GEMEINSAM DIE
MODELLSTATION
FÜR DEN HAMBURG-TAKT.

**JO, WIE SIEHT
DIE HALTESTELLE
DER ZUKUNFT AUS**

Wenn wir davon sprechen, unseren Kundinnen und Kunden entlang ihres gesamten Reisewegs ein gleichbleibend hohes Serviceniveau bieten zu wollen, dann beginnt dies beispielsweise mit der Fahrplanauskunft über die hvv oder hvv switch App und endet beim Aussteigen aus Bus oder Bahn am Zielort. Ein ganz entscheidender Faktor für die Zufriedenheit unserer Fahrgäste liegt jedoch auch dazwischen: an den Haltestellen.

Einfach zugänglich für alle soll unser Angebot sein. Elementar sind dafür natürlich Aufzüge oder Fahrtreppen. Doch für uns gehört mehr dazu. Wie komme ich zum richtigen Bahnsteig? Welchen Ausgang aus der Haltestelle muss ich nehmen, um schnell zum Ziel zu kommen? Wie viel Zeit bleibt mir für den Umstieg? Beispielhafte Fragen, die vor Ort intuitiv und schnell beantwortet werden müssen.



Der Avatar Jo in Aktion.

In einem gemeinsamen Projekt von HOCHBAHN, DB und hvv haben wir seit 2020 unsere U- und S-Bahn-Haltestellen ganz genau unter die Lupe genommen. Wie steht es in Hamburg um die Orientierung am Bahnsteig, Beschilderungen, Symbole, Monitore, Schaukästen, Zugzielanzeiger oder neue digitale Systeme? Wir haben alles auf den Prüfstand gestellt.

Herausgekommen sind zwei Modellhaltestellen an den Umsteigehaltestellen Stephansplatz und Dammtor. Pünktlich zum ITS Weltkongress, der nebenan in den Messehallen stattfand, konnten Besucherinnen, Besucher und Fahrgäste im Oktober 2021 austesten, welche Angebote und Informationen ihnen wirklich weiterhelfen. Ganz konkret: drei verschiedene Designs zur Haltestellenbeschilderung, eine neue Wegeleitung, Echtzeit-Umsteigeinformationen zu anderen Verkehrsmitteln und verschiedene digitale Infotafeln.

Eyecatcher und Publikumsmagnet war zudem Jo, der digitale Avatar, der als Sprachassistent Fragen zum Fahrplan beantwortete, Freizeittipps in der Nähe gab oder auch mal den ein oder anderen Jo(ke) auf Lager hatte. Kleine Kostprobe? Jo: „Was sagt der große Stift zum kleinen Stift? Wachsmalstift!“

Begleitet wurde das Projekt von umfassenden Befragungen. Ergebnis: 80 Prozent finden das Informationsangebot am Stephansplatz besser oder deutlich besser als an anderen Haltestellen im hvv. Jo wird als besonders innovativ bewertet, den größten Mehrwert bieten die Echtzeitinfos zu Abfahrten und die neue Wegeleitung. Nun werten wir gemeinsam im hvv aus, welche Services in Zukunft flächendeckend an allen Haltestellen verfügbar sein sollten.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 8



WIE REAL IST DAS DENN?

RAUS AUS DER TELKO, RAUS AUS DEN ENDLOSSCHLEIFEN VON PRÄSENTATIONEN, DISKUSSIONEN UND KONZEPTEN UND REIN IN DIE PRAXIS. DAS REALLABHH HAT ES VORGEMACHT UND DAS ERGEBNIS MACHT LUST AUF MEHR!

Sechs von acht praktischen Testballons gehen nach Ende des Forschungsprojektes in die Verlängerung. Fazit: Ausgezeichnet. Das findet auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Das RealLabHH räumt beim Innovationspreis für Testräume 2022 den ersten Platz in der Kategorie „Rückblicke“ für abgeschlossene Projekte ab.

Also schauen doch auch wir einmal zurück auf die Anfänge des RealLabHH: 32 namhafte Unternehmen und Institute aus Wissenschaft und Wirtschaft haben in acht Projekten innovative Lösungen auf die Straße gebracht, die Mobilität einfacher, sicherer, komfortabler und nachhaltiger machen sollten. Mobilitätsbudget statt Dienstwagen, On-Demand statt privater Pkw im ländlichen Raum, Lastenrad statt Lieferwagen in der Innenstadt. Große Ambitionen und umfassende Tests im Realbetrieb mit Feedback durch Menschen in der Hamburger Metropolregion statt langwieriger Testläufe im stillen Kämmerlein.

Der Abschlussbericht zeigt: Da geht was und die meisten Projekte werden deshalb auch nach dem Forschungsprojekt konkret weitergeführt. Ein paar Beispiele gefällig?

Eine App für alles. hvv switch umfasst neben dem ÖPNV Ticketing jetzt bereits die Buchung des On-Demand-Shuttles MOIA, die Carsharing-Angebote von SIXT share und MILES sowie das E-Scooter-Sharing von TIER. Und es geht weiter: Noch in diesem Jahr folgen WeShare und StadtRAD.

Farewell Dienstwagen. Der Pilot zum arbeitgeberfinanzierten und flexibel einsetzbaren Mobilitätsbudget per App als Alternative zum Dienstwagen lief mit zehn Unternehmen und insgesamt rund 500 Mitarbeitenden. Prädikat: Sehr gut, denn die Nutzung von öffentlichem Verkehr und geteilter Mobilität stieg kräftig an. Darum schafft es der Service zum Ende des Jahres in den Regelbetrieb.

Auf Abruf flexibel – auch im ländlichen Raum. Die On-Demand-Shuttles im Landkreis Stormarn inklusive der Stadt Ahrensburg und im Landkreis Harburg sagen dem privaten Pkw den Kampf an – und das mit Erfolg. Nach dem Pilotbetrieb sind sie heute feste Bestandteile des Mobilitätsangebotes. Trotz Corona und Lockdown sind die Nutzerzahlen Monat für Monat weiter gestiegen. Die örtliche Politik sagt: Ja! Die Verkehre laufen weiter: im Landkreis Harburg bis Dezember 2022, im Landkreis Stormarn bis Ende 2024.

Lastenrad als Retter der Innenstadtlogistik. Ein Microdepot als zentraler Umschlagpunkt für verschiedene Logistikdienstleister. Das heißt konkret: Nur eine Lkw-Anfahrt und viele Lastenräder als Zubringer der Sendungen in der Feinverteilung statt Stau in den engen Gassen der Innenstadt. So geht smarte Logistik. Klares Fazit: Die Depots in der Hamburger Innenstadt bleiben. Und Hermes, die Deutsche Post, die Kiezbringer, Recycle Hero und Tricargo schwärmen weiter mit ihren Lastenrädern aus.

Wer wagt, gewinnt und wer testet statt zögert, ändert die Welt. Mehr davon!

Bis zu
50%
steigen um von
Pkw auf
On-Demand

19.000
verteilte Pakete
pro Monat im
Mikrodepot



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur





Mehr Sicherheit dank Assistenzsystem: Der Erfassungsbereich des am Bus angebrachten Sensors ist hier schematisch dargestellt.



SAFETY FIRST FÜRS „TEAM UMWELT- VERBUND“*

**MIT ABBIERGEASSISTENZSYSTEMEN MACHEN WIR DAS MITEINANDER
VON RAD UND BUSSEN IN DER STADT SICHERER.**

Immer mehr Menschen in Hamburg sind mit dem Rad unterwegs und tragen so auch ihren Teil zur Mobilitätswende bei. Super fürs Klima, dennoch eine zunehmende Herausforderung für unsere Busfahrerinnen und Busfahrer. Denn mehr Fahrräder auf den Straßen können auch zu mehr brenzlichen Situationen beim Einscheren in eine Bushaltestelle oder beim Abbiegen führen.

Damit Radfahrende sicher unterwegs sind und unsere Kolleginnen und Kollegen am Steuer bestmöglich unterstützt werden, haben wir 2021 begonnen, unsere Busse mit Abbiegeassistenzsystemen auszustatten. Das radarbasierte System ist an der rechten Außenseite des Busses mit einem Sensor angebracht, der einen Bereich von drei Metern Breite und zehn Metern Länge erfasst. Das passiert, indem elektromagnetische Wellen ausgesendet werden und das Echo ausgewertet wird.

Sobald der Blinker im Bus gesetzt wird, schaltet das System in einen Warnmodus. Wenn sich zu dieser Zeit Radfahrende, Fußgänger*innen oder E-Scooter im entsprechenden Bereich befinden, erkennt der Sensor sie und bestimmt deren Abstand, Geschwindigkeit und Bewegungsrichtung. Durch diese Messungen wird ersichtlich, dass es sich nicht um ein statisches Objekt, sondern einen aktiven Verkehrsteilnehmenden handelt. Das Fahrpersonal im Bus erhält daraufhin sowohl ein akustisches als auch optisches Signal und ist gewarnt.

Ab 2024 sind Abbiegeassistenzsysteme für Stadtbusse laut EU-Verordnung bei Neuzulassungen verpflichtend. Mit der vorzeitigen Ausstattung wollen wir ein Zeichen für ein gemeinsames und sicheres Miteinander von Bus und Rad setzen. Schließlich sind wir gemeinsam das „Team Umweltverbund“.

* Der Begriff „Umweltverbund“ vereint die umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie zu Fuß gehen, Fahrrad fahren und öffentliche Verkehrsmittel.

80%

der Wege in Hamburg sollen bis 2030 im Umweltverbund zurückgelegt werden (heute 64%)

2024

werden Abbiegeassistenzsysteme für Stadtbusse bei Neuzulassungen Pflicht



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Gesundheit
und
Wohlergehen



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 20

UMSTIEG LEICHT GEMACHT

**MIT ECHTZEITINFORMATIONEN AN BORD UNSERER BUSSE.
FÜR EIN GLEICHBLEIBEND HOHES SERVICENIVEAU ENTLANG
DES GESAMTEN REISEWEGS.**

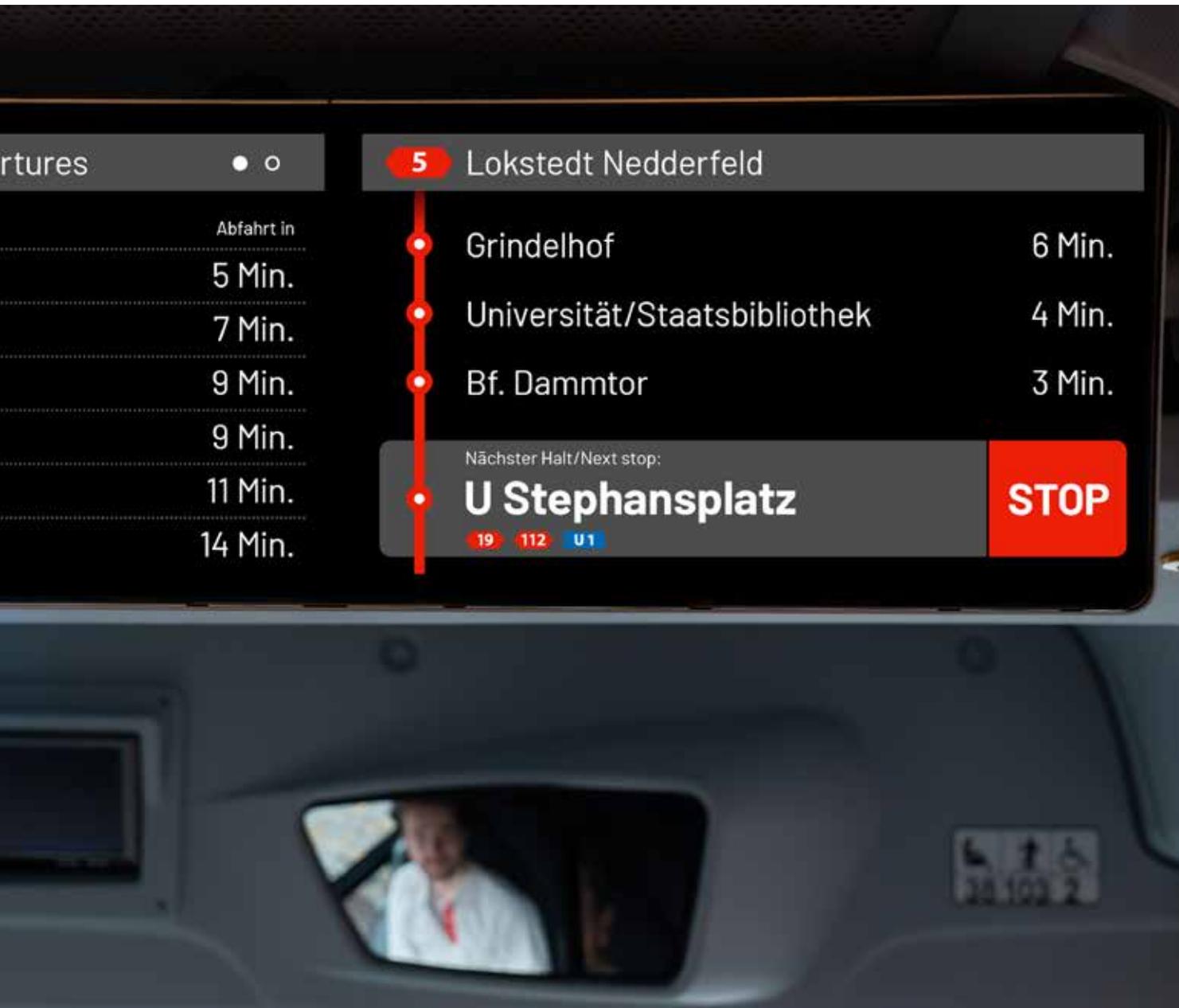
Dieses Update ist ein echtes Upgrade an Bord. Seit Oktober 2021 zeigen unsere mit Doppelmonitoren ausgestatteten Busse Umsteigemöglichkeiten an der nächsten Haltestelle in Echtzeit an. Andere Buslinien, U- und S-Bahn sowie Verbindungen im Regionalverkehr gibt's in einer komfortablen Übersicht vor dem Eintreffen am nächsten Halt.

Bislang waren auf den Monitoren das Fahrziel, die nächsten drei Haltestellen, eine Stopp-Bestätigung und eine Karten-Ansicht mit der aktuellen Position des Busses und seines Fahrtweges zu sehen.

Seit dem Frühjahr 2021 stanno wir rund 700 Busse mit den Doppelmonitoren aus. Alle neuen E-Fahrzeuge werden ab Werk damit ausgerüstet. Welche Informationen während der Fahrt für unsere Kundinnen und Kunden am wichtigsten sind, fand zuvor ein agiles Team aus Hochbahnerinnen und Hochbahnern verschiedener Bereiche heraus.

So wollen wir ein gleichbleibend hohes Niveau entlang des gesamten Reisewegs bieten. Egal ob in der hvv App, an der Haltestelle oder an Bord des Fahrzeugs: Service, der echten Mehrwert bringt, kann Menschen vom Umstieg in den Bus überzeugen.





Update: Die Busmonitore zeigen nun auch Umsteigemöglichkeiten in Echtzeit an.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Maßnahmen zum Klimaschutz

So farbenfroh und modern präsentiert sich der neue hvv seit dem großen Markenrelaunch.

Und was bewegt dich?

Voll flexibel.

Mit hvv switch bekommst du jetzt alles aus einer Hand: hvv Tickets, SIXT share, MOIA und bald auch MILES und TIER sowie weitere Angebote. So einfach bewegt dich der neue hvv.

Jetzt App downloaden!



> hvv

Und was bewegt dich?

Echt sauber.

Unsere S- und U-Bahnen fahren mit 100% Ökostrom und unsere emissionsfreie Busflotte wird immer größer. So nachhaltig bewegt dich der neue hvv.

Mehr auf hvv.de



> hvv

Und was bewegt dich?

Immer weiter.

Wir bauen unser Angebot immer weiter für dich aus: mit besseren Verbindungen, neuen Linien und dichteren Takten. So viel besser bewegt dich der neue hvv.

Entdecke 200 neue Wege auf hvv.de



> hvv

+ Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf Seite 17

Und was bewegt dich?

Grüner wird's.

Im Kreis Segeberg sind bereits zehn E-Busse für dich unterwegs und es werden immer mehr. So nachhaltig bewegt dich der neue hvv.

Mehr auf hvv.de



> hvv

Und was bewegt dich?

Klingt gut.

Unsere neuen, leisen Elektrobusse sorgen für weniger Abgase und Lärm auf den Straßen. So nachhaltig bewegt dich der neue hvv.

Mehr auf hvv.de



> hvv

Und was bewegt dich?

Hab ich Bock drauf.

Mit uns kommst du ohne Stau und Parkplatzstress nach Hamburg. Und dabei schonst du noch die Klima. So viel weiter bewegt dich der neue hvv.

Mehr auf hvv.de



> hvv



ECO STATT EGO

**FÜR DAS GEMEINSAME
ZIEL HAMBURG-TAKT
NEHMEN SICH
DIE EINZELNEN
VERKEHRSUNTER-
NEHMEN IM HVV IN
DER KOMMUNIKATION
ZURÜCK. DER NEUE
HVV SOLL ALS
STARKE MARKE FÜR
SERVICE-ORIENTIERTE
UND NACHHALTIGE
MOBILITÄT STEHEN.**

Noch in diesem Jahrzehnt wollen wir die Mobilität auf völlig neue Füße stellen. Mit dem Hamburg-Takt bis 2030. Was es dazu braucht? Angebot, Infrastruktur, Technologie ... Klar, unverzichtbar. Doch braucht es dazu nicht auch einen neuen Lifestyle der Mobilität, des ÖPNV? Mit besserem Service? Und einer Marke, die unsere Haltung aufmerksamkeitsstark transportiert? Wir sind überzeugt: Nur so können wir uns in einem Wettbewerb mit der Automobilbranche, die Milliardensummen investiert, um ein nachhaltiges Image zu erzeugen, durchsetzen.

„Umparken im Kopf“, postulierte einst ein deutscher Automobilhersteller. Haben wir getan. Deshalb gibt es seit Oktober 2021 den neuen hvv. Denn wer, wenn nicht wir, ist hier wirklich für ein nachhaltiges Unterwegssein verantwortlich? Einfacher Zugang zu nachhaltigen Mobilitätslösungen, umfassender und innovativer Service – das sind die zentralen Merkmale des neuen hvv, mit denen er seine Fahrgäste begleiten wird. Mit dem Slogan „Und was bewegt dich?“ drücken wir die unbedingte Kund*innenorientierung aus.

Dafür kommunizieren die einzelnen Verkehrsunternehmen im hvv, wie die HOCHBAHN, künftig in der Fahrgastkommunikation weniger unter eigener Absenderschaft, sondern ordnen sich unter dem Markendach des hvv ein – für mehr Schlagkraft aus einem Guss.

Unsere Kundinnen und Kunden sollen zentral, einfach und konsistent informiert werden und so im gesamten Verbundgebiet die gleiche Servicequalität vorfinden – ob in der Kund*inneninformation, bei Wegeleitungen oder im Erscheinungsbild. Die Verkehrsunternehmen und der Verbund arbeiten deshalb nun noch enger zusammen.

Beispielsweise in den sozialen Medien: Um die Fahrgäste bestmöglich informieren zu können, haben wir die verschiedenen Facebook-Auftritte der HOCHBAHN, der S-Bahn Hamburg, der VHH und dem hvv zu einem zentralen Kanal zusammengeführt. Mit einer Stimme, einem Gesicht gehen wir dort täglich als hvv in den Dialog mit über 150.000 Followern.



Bezahlbare
und saubere
Energie



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



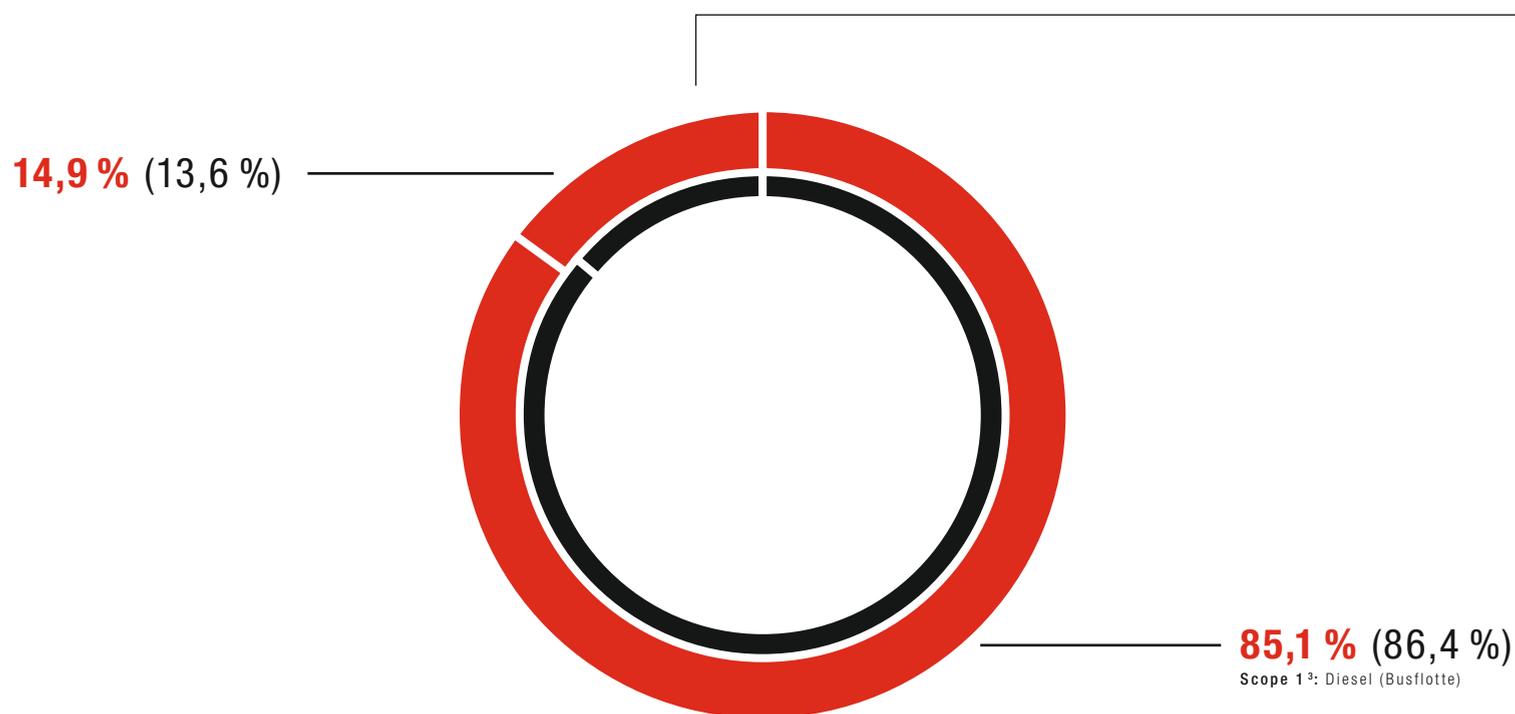
Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

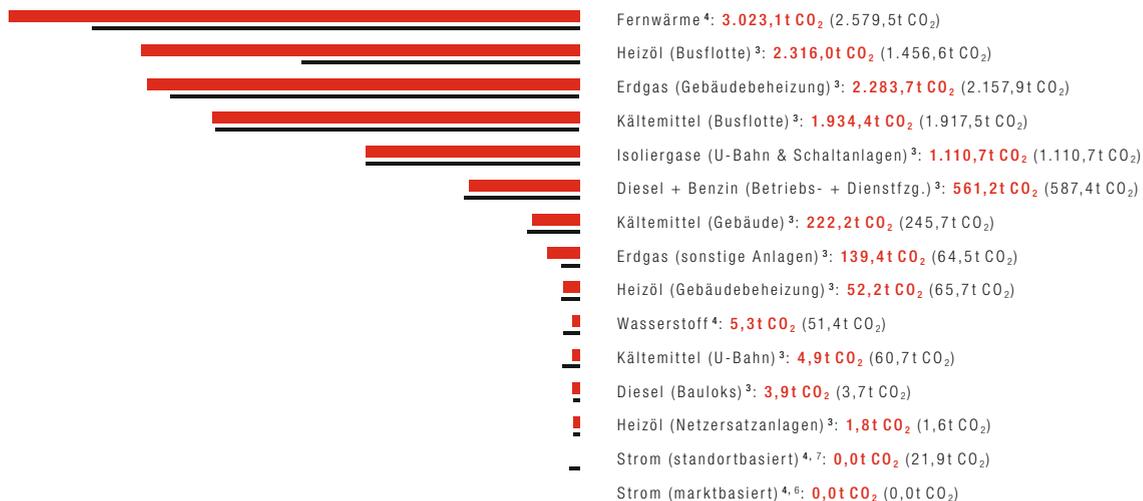
UNSER CO₂-FUSSABDRUCK ¹

(2021: 78.064t CO₂; 2020: 75.850t CO₂)



● 2021²

● 2020⁵



¹ Erhebung seit 2019. Emissionsfaktoren der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft Leitstelle Klima (Stand: November 2021); Ausnahmen:

– Kältemittel und Isoliergase: Emissionsfaktoren des Weltklimarates (5. Sachstandsbericht) und Umweltbundesamt (2019)
– Wasserstoff: 13,62kg CO₂e pro kg Wasserstoff auf Basis des aktuellen Bezugs (Beiprodukt der Chlor-Alkali-Elektrolyse)

² Vorläufige Zahlen für Fernwärme, Strom (400 V), Erdgas (Gebäudebeheizung) und Heizöl (Gebäudebeheizung)

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 Aktualisierte Zahlen

⁶ 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 2021 bei 63.150t CO₂ (2020: 60.802).

⁷ Aus bestehenden Verträgen der 2020 integrierten Tochterunternehmen. Der letzte gesonderte Vertrag endete am 31.7.2020. Dieser bezog sich auf die Abnahmestelle Heykenaukamp.

VERBINDUNGEN SCHAFFEN
IST UNSER DING – NICHT NUR
PER BUS UND U-BAHN.
IN ZEITEN DER CORONA-PANDEMIE
HABEN WIR DESHALB BESONDERS
VERANTWORTUNG
ÜBERNOMMEN UND UNS
ÜBERALL DA EINGEBRACHT,
WO WIR KONNTEN.



ÄRMEL HOCH FÜR HAMBURG

Waren es zu Beginn der pandemischen Lage Hilfsprojekte wie „Hamburg packt's zusammen“ oder die mobile Essensausgabe der Hamburger Tafel, riefen wir deshalb ab dem Herbst 2021 gemeinsam mit der Sozialbehörde Hamburg verschiedene Angebote zur Corona-Schutzimpfung ins Leben.

Mit unserem Impfbus, der im September beim Reeperbahn Festival und im Oktober beim Fußball-Länderspiel der deutschen Nationalmannschaft am Volksparkstadion mobile Impfungen anbot, mit einem Impfbus, in dem sich an den Haltestellen Schlump, Billstedt und Niendorf Nord

hunderte Menschen impfen ließen und in einem eigens eingerichteten Impfzentrum in unserem Kommunikationszentrum „Halle 13“ in Barmbek organisierten wir verschiedene Angebote in den Stadtteilen, um den Hamburgerinnen und Hamburgern den Weg zur Corona-Schutzimpfung so einfach wie möglich zu machen.

Mit Erfolg: Über 4.300 Menschen nahmen unsere Angebote von September 2021 bis März 2022 an und erhielten bei uns ihre Erst-, Zweit- oder Boosterimpfung.

Erneut auf unserem Fahrplan stand im Winter 2021/2022 auch der Wärmebus in Zusammenarbeit mit Hanseatic Help. Dieser sammelte an verschiedenen Orten in Hamburg Sachspenden, um Obdachlose im Winter mit Kleidung zu versorgen.

Wie viel Wärme Hamburg zu geben hat, zeigte sich beispielsweise in Blankenese und am Jungfernstieg. Die Helfer*innen von Hanseatic Help und die Auszubildenden und dual Studierenden der HOCHBAHN mussten den Wärmebus gleich viermal entladen, weil der Platz im Bus für die vielen wärmegebenden Spenden nicht ausreichte.



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 55



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Gesundheit
und
Wohlergehen

AN DEN LANDUNGS- BRÜCKEN RAUS...

**... UND RAN ANS
FAHRRAD! MIT EINEM
GANZ BESONDEREN
UPCYCLING-PROJEKT
BEKAM DAS
KUPFERDACH UNSERER
HISTORISCHEN
U3-HALTESTELLE EIN
ZWEITES LEBEN.**

Ein echtes Stück Hamburger Geschichte, darüber durften sich 500 Menschen im Mai 2021 freuen. Sie hatten das Glück, eine der begehrten und limitierten Kupferklingeln zu ergattern, die in einer Kooperation von HOCHBAHN und Viva con Agua ARTS entstanden.

Upcycling im doppelten Sinne: Bei der Sanierung unserer U3-Haltestelle Landungsbrücken waren 2019 rund 100 Quadratmeter Kupfer vom alten Dach aus den 1950er-Jahren abgebaut worden. Daraus bastelte der Handwerker Till Kiefer in mühsamer Handarbeit 500 Fahrradklingeln mit besonderem Wert. Diese wurden zugunsten von Viva con Agua verkauft – und waren binnen weniger Stunden ausverkauft.

Die HOCHBAHN spendete das Material und übernahm alle Produktionskosten. So konnten alle Erlöse in die Projekte von Viva con Agua ARTS fließen.

Noch mehr U-Bahn-Kupfer spendeten wir für eine ganz besondere Aktion: Künstlerinnen aus dem Viva con Agua ARTS-Netzwerk gestalteten auf unseren Kupferplatten Kunstwerke zu den 17 Nachhaltigkeitszielen der UN, wie „keine Armut“, „kein Hunger“ oder auch „Klimaschutz“, und versteigerten diese öffentlich.

Wir meinen: An den Landungsbrücken raus, diese Kreativen verdienen Applaus!





Echte Unikate:
Der Handwerker
Till Kiefer baute
jede Klingel in
Handarbeit.

WIR TRETEN FÜR VIELFALT EIN UND IN DIE PEDALE

**DIE HOCHBAHN STEHT FÜR
EIN BUNTES UND RESPEKTVOLLES
MITEINANDER UND SETZT
DAFÜR IN HAMBURG
REGELMÄSSIG ZEICHEN.**

Vielfalt prägt uns. Sie bringt uns voran. Lässt uns wachsen. Sorgt für die besten Ideen. Und macht Hamburg und die HOCHBAHN bunt. Unsere rund 6.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören unterschiedlichen Kulturen, Glaubensrichtungen und Altersklassen an, haben verschiedene sexuelle Orientierungen, manche haben Handicaps. Dieser bunte Mix ist nicht nur Abbild der Gesellschaft, sondern auch so gewollt: im Sinne der Chancengleichheit und als wichtige Voraussetzung für den Unternehmenserfolg. Denn was uns alle eint, ist das Ziel, Hamburg schnell, komfortabel und umweltfreundlich zu bewegen. Dafür sind wir alle mit den unterschiedlichsten Aufgaben und Talenten unterwegs.

Unsere Vielfalt tragen wir auch gern nach außen. Beispielsweise mit Queer-Aktivitäten im Rahmen der Pride Week. Im August 2021 war eine bunte HOCHBAHN-Gruppe bei der Fahrrad-Parade zum Christopher Street Day dabei und zeigte Flagge. Bereits seit dem Sommer 2020 ist mit dem beliebten PrideBus im Linienerkehr unser farbenfrohes rollendes Statement für Offenheit in der Gesellschaft unterwegs.

Wir legen Wert auf eine lebendige Diversity-Strategie, die im Unternehmen und auch außerhalb erlebbar ist, Gewichtungen und Zielsetzungen verändern kann und aktuelle Entwicklungen aufnimmt. Denn gerade in diesen Zeiten wird besonders deutlich, welchen Wert ein respektvolles Miteinander in der Gesellschaft hat.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Gesundheit und Wohlergehen



Hochwertige Bildung



Geschlechtergleichheit

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2021	2020	2019
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	438,9	458,2	534,3
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	150,5	113,4	68,8
Kostendeckungsgrad (in %)	80,8	84,7	90,1
Anlagevermögen	1.648,3	1.498,8	1.409,8
Bilanzsumme	2.087,8	1.701,0	1.529,3
Bruttoinvestitionen	327,5	224,4	324,1
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter¹	6.284	6.308	6.074
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	139,0	147,1	211,7
Personenkilometer (in Mio.) ^{2,3}	432,3	457,8	658,7
Investitionen (in Mio. €)	64,8	41,5	105,9
Busse	1.106	1.107	1.090
Linien	116	119	114
Haltestellen	1.452	1.425	1.402
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh / Nutzkilometer) ^{2,4,7,8}	0,06113	0,06123	0,06550
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g / Nutzkilometer) ^{2,4,5,6,7,8}	14,75	14,92	16,07
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh / Personenkilometer) ^{2,3,4,7,8}	0,63662	0,58802	0,41089
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g / Personenkilometer) ^{2,3,4,5,6,7,8}	153,61	143,25	100,81
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.) ^{2,3}	146,8	163,9	250,2
Personenkilometer (in Mio.) ^{2,3}	876,4	978,5	1.493,8
Investitionen (in Mio. €)	252,2	174,4	212,4
U-Bahn-Wagen	995	965	929
Linien	4	4	4
Haltestellen	93	93	93
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh / Nutzkilometer) ^{2,4}	0,01263	0,01211	0,01268
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g / Nutzkilometer) ^{2,4,5,6}	0,00	0,00	0,00
Spezifischer Energieverbrauch (in kWh / Personenkilometer) ^{2,3,4}	0,13101	0,11384	0,07584
Spezifische CO ₂ -Emissionen (in g / Personenkilometer) ^{2,3,4,5,6}	0,00	0,00	0,00

¹ Stand am 31.12. inklusive Vorstände und Auszubildende

² 2021: vorläufige Zahlen

³ 2019/2020: 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 Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. Stand: November 2021.

⁶ Ab dem Berichtsjahr 2019 wurde unter Annahme des ausschließlichen Betriebs mit Fahr- bzw. Ladestrom aus nicht geförderten erneuerbaren Energieanlagen mit einem Anlagenalter von höchstens sechs Jahren mit dem Emissionsfaktor von 0g CO₂ pro kWh gerechnet (markbasierter Ansatz). Unter Anwendung regionaler Emissionsfaktoren (standortbasierter Ansatz) lagen die spezifischen CO₂-Emissionen der U-Bahn-Verkehre im Jahr 2021 bei 4,9g pro Nutzkilometer und 51,1g pro Personenkilometer. Auf die Bus-Verkehre entfielen 15,2g pro Nutzkilometer und 158,4g pro Personenkilometer.

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;
Dr. Christian Priemer;
Bereich Nachhaltige Entwicklung

Fotografie und Visualisierungen

Roman Pawlowski, David Goltz,
Krafft Angerer, Jan Sieg,
Blunck+Morgen Architekten BDA,
TIER, ITS Hamburg 2021 GmbH,
Marc-Oliver Schulz, Simon Hollmann,
Trapez Architektur GmbH,
Julia Schwendner, Herzog & de Meuron /
Vogt Landschaftsarchitekten,
Getty Images, Plainpicture

Konzept und Design

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

