

PIONIERIN
SEIT 1911



PI•O•NIE•RIN

DIE, SUBSTANTIV, FEMININ /
[piˌoˈni:rɪn], PIONIÉRIN /

Definition: Weibliche Person, die auf einem bestimmten Gebiet bahnbrechend ist.

Synonyme: Neuerin, Schrittmacherin, Vorkämpferin, Wegbereiterin, Protagonistin.

**Wege bereiten. Für Wandel sorgen. Menschen
Mobilität möglich machen. Das war schon damals
unser Antrieb. Und sollte es bleiben.**

**Mit über 100 Kilometern U-Bahn-Netz. Als Vor-
denkerin der heutigen Linienbusse. Mit den ersten
Busfahrerinnen Deutschlands. Der modernsten
Betriebszentrale Europas. Oder als Forscherin für
autonomen Busverkehr.**

**Auch in Zukunft bleiben wir Wegbereiterin. Und
geben in Hamburg den Takt vor. Mit automatisierten
Zügen alle 100 Sekunden. Der klimafreundlichsten
U-Bahn der Welt. Und einem 100% emissionsfreien
Angebot. Dafür stehen wir.**

**Oder besser gesagt: sind wir in Bewegung.
Wir sind die HOCHBAHN. PIONIERIN SEIT 1911.**

INNHALT

- 1** PROLOG
- 2** INHALT
- 4** EDITORIAL DES
AUF SICHTSRATSVORSITZENDEN
- 6** VORSTANDSSTATEMENT
UN GLOBAL COMPACT
- 8** WECHSEL IM VORSTAND
- 10** UN GLOBAL COMPACT
- 12** HOCHBAHN IN ZAHLEN
- 14** HILFSMASSNAHMEN UKRAINE-KRIEG
- 16** U-BAHN-AUTOMATISIERUNG
- 20** U5 REDUKTIONSSTRATEGIE
- 22** AUTONOMES FAHREN
- 24** U5 BAUSTART
- 26** HOCHBAHN U5 PROJEKT GMBH
- 28** U4 HORNER GEEST
- 30** U-BAHN-NETZAUSBAU
- 32** NEUE U-BAHN-GENERATION DT6
- 34** BARRIEREFREIER AUSBAU
- 38** UITP GLOBAL PUBLIC
TRANSPORT SUMMIT
- 40** METROPOL-MODELLREGION
MOBILITÄT

INHALT

- 44** EMISSIONSFREIE BUSSE
- 46** FAHRGASTINFORMATION
- 48** MOBILITÄTSHUB ELBINSELN
- 50** TARIFREVOLUTION FÜR ÖPNV
UND NAHVERKEHR
- 52** HVV ANY
- 54** NEW MOBILITY SOLUTIONS
- 56** HVV SWITCH
- 58** HVV SWITCH KOOPERATION
FC ST. PAULI
- 60** HALTESTELLEN-UMBENENNUNG
ZUR KLIMAKONFERENZ
- 62** AUSWIRKUNGEN DER ENERGIEKRISE
- 64** SOZIALE VERANTWORTUNG
- 66** BETRIEBLICHE SOZIALBERATUNG
- 68** EPILOG
- 70** CO₂-FUSSABDRUCK
- 72** HOCHBAHN IM ÜBERBLICK
- 73** IMPRESSUM

**FORDERN, FÖRDERN
UND FORCIEREN –**

FÜR MENSCH UND KLIMA



LIEBE LESERINNEN UND LESER,

der weltweit wichtigste Mobilitätskongress, der UITP Global Public Transport Summit, kommt 2025 und 2027 nach Hamburg. Entscheidenden Anteil daran hat die HOCHBAHN als Konsortialführerin. Aber nicht nur, weil sie maßgeblich an der Bewerbung beteiligt war, sondern vor allem, weil sie in unserer Stadt immer wieder Innovationen ins Rollen bringt, Pionierin für nachhaltigen Verkehr und Rückgrat der öffentlichen Mobilität ist.

Unsere Strategie, weg vom motorisierten Individualverkehr immer stärker hin zum Umweltverbund aus ÖPNV, vernetzten On-Demand-Services und Fuß- und Radverkehr, weckt international großes Interesse und Anerkennung. Wir fordern, fördern und forcieren in Hamburg eine nachhaltige Mobilität, die den Menschen und dem Klima gleichermaßen zugutekommt. Der Kongress wird uns ebenso wie der ITS Weltkongress, der schon 2021 bei uns stattfand, noch mehr Rückenwind für unsere innovative ÖPNV-Strategie bringen, indem wir ein wichtiges zusätzliches Argument für Investitionen in den Verkehr in Hamburg schaffen.

Das verdeutlicht auch die Ende 2022 unterzeichnete Vereinbarung mit dem Bundesverkehrsministerium, Hamburg zur „Metropol-Modellregion Mobilität“ in Deutschland zu erklären. Eines unserer ersten Projekte hierzu wird der Aufbau eines Mobilitätssystems mit bis zu 10.000 autonomen Fahrzeugen bis 2030 sein. Sie ahnen es vielleicht: Auch hier mischt die HOCHBAHN entscheidend mit und geht mit dem Aufbau einer eigenen Shuttle-Flotte wieder einmal vorweg.

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

Wie auch bei der Digitalisierung des U-Bahn-Systems. Mit dem Projekt U-Bahn100 sorgt sie dafür, dass bestehende Linien wie die U2 und U4 künftig automatisiert unterwegs sind und so den Fahrgästen einen 100-Sekunden-Takt ermöglichen. Alle 100 Sekunden eine U-Bahn – was für ein Signal!

Projekte wie diese zeigen: Hamburg setzt mit der HOCHBAHN auf die Digitalisierung, um den Menschen der Stadt und der Metropolregion moderne, nachhaltige und effiziente Mobilität zu bieten. Dies wollen wir im Hamburg-Takt erreichen, der bis 2030 jeder und jedem hier ein passendes Mobilitätsangebot binnen fünf Minuten machen soll. Mir ist dabei ganz wichtig: Wir setzen nicht auf Digitalisierung, weil sie in aller Munde ist, sondern wollen mit ihr das Leben und in diesem Fall das Unterwegssein der Menschen einfacher und komfortabler machen. Punkt.

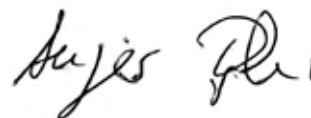
Dazu brauchen wir auch die Erweiterung unseres Schienennetzes. Hamburg ist durchgestartet in ein Jahrzehnt des Schnellbahnausbaus. Mit dem Spatenstich für die U5 ist Deutschlands größtes urbanes Verkehrsinfrastrukturprojekt in Gang gesetzt. Sie wird maßgeblich das Schnellbahnnetz als Rückgrat für die Mobilitätswende verstärken. Nur mit der U5 können wir täglich tausenden Menschen nachhaltige Mobilität ermöglichen, Reisezeiten verkürzen, ganze Stadtteile verkehrlich besser oder gar neu erschließen, Magistralen neu gestalten und unser Klima maßgeblich entlasten.

Denn, das möchte ich besonders betonen: Die HOCHBAHN wird mit der U5 die klimaschonendste U-Bahn Deutschlands bauen. Wir haben die CO₂-Emissionen beim Bau erstmals zum wesentlichen Bewertungskriterium gemacht. Gemeinsam mit der Industrie sollen so die CO₂-Emissionen beim Bau um 70 Prozent gesenkt werden und während der Bauzeit pro Jahr durchschnittlich weniger als 0,4 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes Hamburgs ausmachen. Das ist ein sehr starkes Zeichen: Wir stellen uns der Verantwortung, die mit dem Bau einer U-Bahn-Linie einher geht.

Mit echten Innovationen und hohen Investitionen sorgen wir jetzt für klimafreundlichen Verkehr. Dazu braucht es das beste Angebot, aber auch den besten Preis. Dies hat der Sommer 2022 mit dem 9-Euro-Ticket gezeigt. Deshalb haben sich Hamburg und der hvv stark gemacht für den Nachfolger, das Deutschlandticket. Für 49 Euro monatlich nutzen die Menschen in unserem Land nun nicht nur den lokalen ÖPNV, sondern sind deutschlandweit im Regionalverkehr unterwegs. Und das bei einem künftig stark steigenden Angebot – zumindest in der „Metropol-Modellregion“ Hamburg.

Ich hoffe, ich konnte Sie hier ein Stück auf unserem Weg zur Mobilitätswende mitnehmen und Lust darauf wecken, noch tiefer bei der HOCHBAHN einzusteigen.

Danke und bis bald!



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

PIONIER

PIONIERIN ZU SEIN BEDEUTET FÜR UNS, VORAUSSCHAUEND UNTERWEGS ZU SEIN. MIT WEITBLICK UND FÜRSORGE FÜR KOMMENDE GENERATIONEN ZU HANDELN. DESHALB TREIBEN WIR DIE MOBILITÄTSWENDE IN HAMBURG SO ENTSCIEDEN UND KONSEQUENT VORAN. DENN AUCH IN KRISENZEITEN GILT ES, DEN KLIMAWANDEL NICHT AUS DEM BLICK- UND HANDLUNGSFELD ZU VERLIEREN.

Wir sind davon überzeugt: Innovationen sind der Schlüssel für nachhaltige Mobilität und lebenswerte Städte. Schon vor über 100 Jahren war es der Antrieb der HOCHBAHN, Hamburg komfortabler zu bewegen. Damals nannten wir es Pioniergeist. In unserer DNA haben Innovationen und Nachhaltigkeit also einen festen Platz – und zwar seit 1911. Als Unterzeichnerin des UN Global Compact handeln wir im Einklang mit den Sustainable Development Goals (SDG). Sie sind fester Bestandteil unserer Unternehmensstrategie.

Die Mobilitätswende für Hamburg und bis 2030 ein klimaneutrales Unternehmen zu werden, das sind unsere Ziele. Dazu modernisieren wir auch unsere bestehende Infrastruktur mit smarten Innovationen, um effizient und ressourcenschonend zu handeln. Ein Musterbeispiel ist das 2022 gestartete Projekt U-Bahn100 (Seite 16), das die Automatisierung der U-Bahn-Linien U2 und U4 umsetzen wird. Konkret: 50 Prozent mehr Angebotskapazität auf dem Abschnitt Horner Rennbahn bis ins Herzen Hamburgs. Oder noch einfacher gesagt: in jede Richtung alle 100 Sekunden eine U-Bahn.

Stichwort Automatisch: Mit dem HOLON Mover gehen wir in Zukunft ganz neue Wege und bringen schon 2024 autonome und emissionsfreie On-Demand-Shuttles auf die Straßen Hamburgs (Seite 22). Sie sind ein wichtiger Baustein auf dem Weg zum Hamburg-Takt und eine notwendige Ergänzung zu unserem Busverkehr.

Diesen stellen wir aktuell um auf rein emissionsfreie Antriebe (Seite 43). Und haben dabei nicht nur Hamburg im Blick. Eine wichtige Rolle spielt für uns das Thema nachhaltige Beschaffung. Denn häufig werden Produkte in weltweiten Produktionsschritten mit globalen Lieferketten gefertigt. Unsere Verantwortung für den Schutz von Umwelt und Menschenrechten endet nicht an den eigenen Betriebsstandorten, sondern erstreckt sich auch auf die Zulieferbetriebe der Produkte und Dienstleistungen, die wir beschaffen. Deshalb haben wir bei Ausschreibungen Nachhaltigkeitskriterien vergaberelevant gemacht.

ER 1 N FÜR NEUE PERSPEKTIVEN

Auch beim Bau der U5 gehen wir als Pionierin mutig voran und zeigen mit unserer Reduktionsstrategie für das aktuell größte deutsche urbane Verkehrsinfrastrukturprojekt, wie wir Großprojekte klimaschonender realisieren können (Seite 20). Dabei stehen wir im kontinuierlichen Austausch mit der Industrie und Wissenschaft, um auch zukünftige technologische Entwicklungen und Innovationen im Blick zu haben – und für Mensch und Klima nutzen zu können.

Mit Apps wie hvv switch (Seite 56) und hvv Any (Seite 52) machen wir den Menschen immer mehr Mobilität möglich – und vor allem radikal einfach zugänglich. Denn nur im Zusammenspiel von Infrastrukturausbau und digitalen Innovationen wird die Mobilitätswende Wirklichkeit werden.

Die Ziele des Hamburg-Takts und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2030 wollen wir in einem nächsten Schritt noch ganzheitlicher in unseren Entscheidungs- und Steuerungsprozessen verankern, um als nachhaltiges Unternehmen weiter wegweisend zu sein.

Unser Kompass sind seit 2017 die zehn Prinzipien sowie die Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen. Als aktives Mitglied des UN Global Compact nutzen wir das Netzwerk besonders gerne als Wissensplattform, um uns weltweit mit nachhaltigen Pionierinnen und Pionieren auszutauschen.

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



Henrik Falk
Vorstandsvorsitzender der
Hamburger Hochbahn AG

Jens-Günter Lang
Vorstand Ressort Technik

Helmut König
Vorstand Ressort Finanzen
und Nachhaltigkeit



Der HOCHBAHN-
Vorstand ab Juli
2023: Henrik Falk
(v.l.n.r.), Saskia
Heidenberger,
Merle Schmidt-
Brunn und Jens-
Günter Lang.

UNSERE NEUE AUFSTELLUNG

**MIT MERLE SCHMIDT-BRUNN
UND SASKIA HEIDENBERGER
HAT DIE HOCHBAHN ZWEI NEUE
VORSTÄNDINNEN BEKOMMEN.**

Ende April 2023 übernahm Merle Schmidt-Brunn das Vorstandsressort Finanzen und Nachhaltigkeit von Helmut König. Dieser schied nach 13 Jahren als HOCHBAHN-Vorstand aus Altersgründen aus. Die 37-jährige gebürtige Hamburgerin kam von Hapag-Lloyd, wo sie zuvor als Senior Director Financial Analytics tätig war.

Saskia Heidenberger wird zum 1. Juli 2023 neue Vorständin für Personal und Soziales. Diesen Posten hatte Claudia Güsken aus privaten Gründen zum 30. September 2022 niedergelegt. Die gebürtige Lübeckerin Heidenberger war zuvor Leiterin der Personalabteilung und Prokuristin beim Hamburger Bahntechnik-Unternehmen Vossloh Rail Services GmbH.

Neben Schmidt-Brunn und Heidenberger gehören dem HOCHBAHN-Vorstand Henrik Falk als Vorsitzender (seit 2016) und Jens-Günter Lang für den Bereich Technik (seit 2014) an.

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

384,1

Mio. Fahrgäste
(Vorjahr: 285,8)

324,8

Mio. Euro Investitionen für
Fahrgäste und Umwelt
(Vorjahr: 327,5)

1.514

Anzahl der Bus- und
U-Bahn-Haltestellen
(Vorjahr: 1.545)

1,4

Mio. Einwohner*innen
mit direktem Zugang zu
unseren Haltestellen

100

Prozent
Ökostrom

6.389

Jobs für Hamburg
(Vorjahr: 6.284)



FRIEDEN
BEWEGT
UNS
ALLE



Auf der
gemeinsamen
Strecke von U2
und U4 zwischen
Horner Rennbahn
und Innenstadt
können durch
U-Bahn100 bis
zu sechs Züge
in zehn Minuten
fahren.



ALLE 100 SEKUNDEN!

STELLEN SIE SICH VOR, SIE WARTEN MAXIMAL 99
SEKUNDEN AUF DIE NÄCHSTE U-BAHN. BRAUCHEN SIE
DANN NOCH EINEN FAHRPLAN? WÜRDEN SIE DANN NOCH
EINER BAHN HINTERHERRENNEN? WOHL KAUM.
SCHÖNE VORSTELLUNG, ODER? WIR STELLEN VOR: DAS
PROJEKT U-BAHN100. DENN WIR MACHEN DAS JETZT.



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden

DIE VOR- TEILE

Los geht's in Hamburgs Osten. Dort soll in Zukunft alle 100 Sekunden eine U-Bahn fahren können. Möglich machen wir dies durch die Automatisierung der Linien U2 (Mümmelmannsberg bis Christuskirche) und der U4. Bedeutet konkret: Wir rüsten die Fahrzeuge und Stellwerke digital so aus und auf, dass die Fahrten der Züge vollautomatisch über Rechner ablaufen können. Denn nur so ist ein solch dichter Takt von 100 Sekunden erreichbar.

Zum Vergleich: In unserem heutigen Betriebsablauf liegt der engst mögliche Regeltakt bei 2,5 Minuten. Unsere Fahrerinnen und Fahrer werden durch das Projekt U-Bahn100 übrigens nicht ersetzt. Sie werden weiterhin an Bord und für den Fahrgastwechsel verantwortlich sein und im Bedarfsfall eingreifen können.

- **Kaum Wartezeiten an der Haltestelle: Entweder steht eine U-Bahn bereit oder es fährt in spätestens 99 Sekunden die nächste ein.**
- **Mehr Platz im Zug: Durch die deutliche Kapazitätserweiterung steigt auch das Platzangebot.**
- **Mehr Sicherheit: Niemand muss der U-Bahn hinterherlaufen. Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen: weniger Stürze auf den Treppen, kein Hinterherspringen beim Türemschließen und deutlich entspanntere Fahrgäste.**
- **Noch nachhaltiger unterwegs: Der automatisierte Betrieb verbessert auch die Energiebilanz, denn die Fahrt wird auf Energieeinsparung optimiert.**

Mit der Digitalisierung unseres U-Bahn-Systems schaffen wir die Voraussetzung für eine deutlich höhere Beförderungskapazität – und somit für das Erreichen des Hamburg-Takts. Auf dem Abschnitt zwischen der Horner Rennbahn und der Hamburger Innenstadt erreichen wir durch U-Bahn100 beispielsweise eine Steigerung von 50 Prozent Angebotskapazität. Statt 20.000 Fahrgästen pro Stunde und Richtung, können wir künftig dort 30.000 Fahrgäste befördern.

Ein dickes Plus – und eine echte Aufwertung unseres bestehenden U-Bahn-Netzes. Und das alles richtig schnell. Denn die ersten Probefahrten im automatisierten Betrieb auf einem Testgleis zwischen Farmsen und Berne haben schon im Frühjahr 2023 begonnen. Bis 2029 soll das Projekt abgeschlossen und Hamburgs Osten im 100-Sekunden-Takt unterwegs sein.

SO FUNKTIONIERT

U-BAHN 100

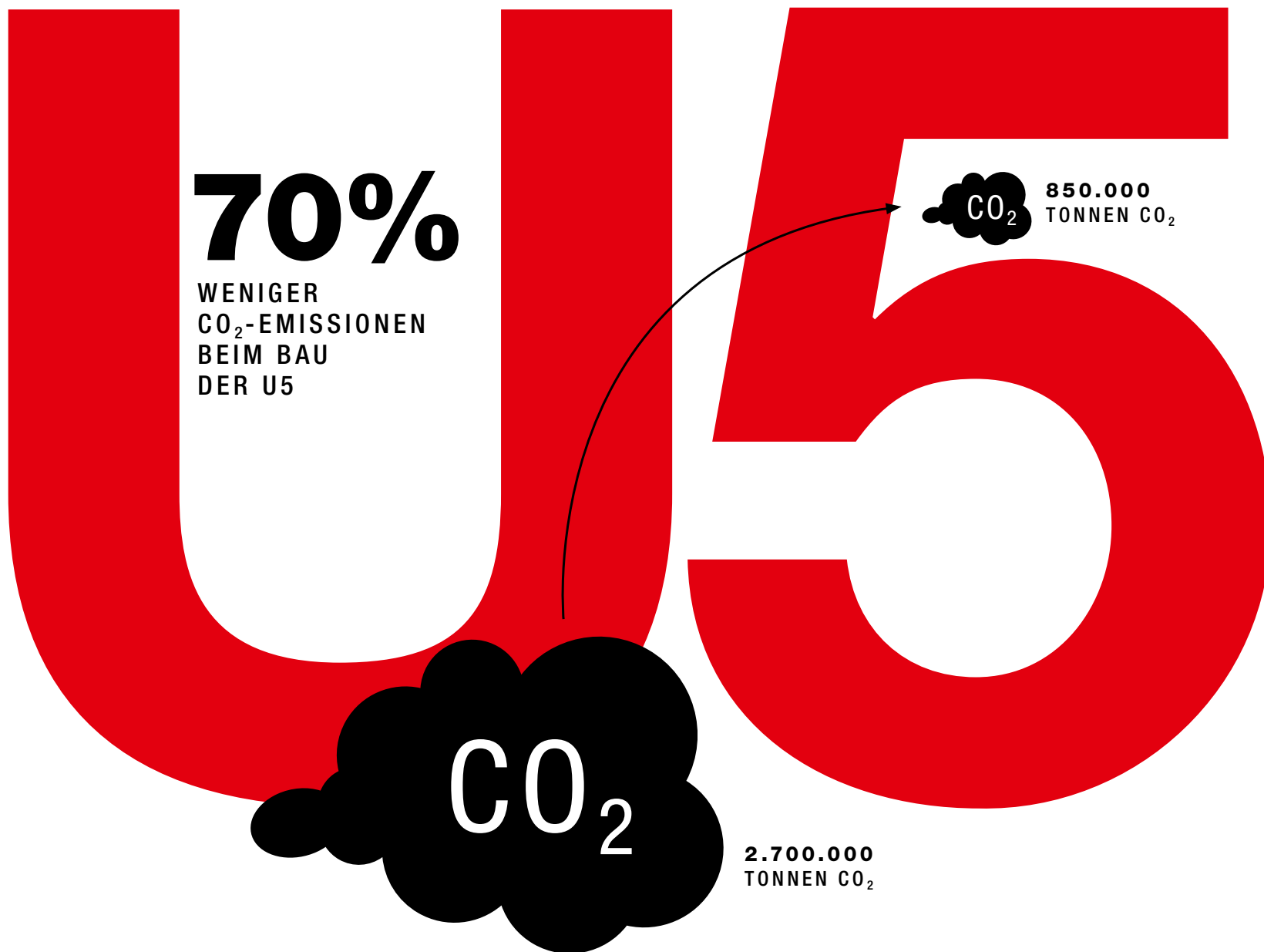
Neben der Digitalisierung von Strecke und Schiene, die automatische Fahrten im Modus GoA2 (Grades of Automation) ermöglichen, werden wir eine komplett neue Zugsicherungstechnologie einsetzen. Im Gegensatz zur heutigen Zugsicherung, bei der nachfolgende U-Bahnen immer in Blöcken mit festgelegtem Abstand zueinander fahren müssen, schafft das System „Moving Block“ ein System, in dem U-Bahnen miteinander kommunizieren und in einem bewegten Raumabstand fahren können.

Die Fahrzeuge kommunizieren über Funk ständig mit den Stellwerken und anderen Fahrzeugen, um die aktuelle Position auszutauschen und somit stets im optimalen und sicheren Abstand zu fahren. Das neue System wird Störungen verringern und einen stabileren und verlässlicheren Betrieb ermöglichen.

50
Prozent
Angebots-
steigerung
zwischen
Horner
Rennbahn
und
Innenstadt

100
Sekunden-Takt
für Hamburgs
bestehendes
U-Bahn-Netz

200
Mio. Euro
Investitions-
volumen für
U-Bahn100



DIE KLIMAFREUNDLICHSTE U-BAHN DER WELT

UND ZWAR NICHT ERST, WENN DIE ZÜGE ROLLEN. SONDERN SCHON BEIM BAU. DEUTSCHLANDS GRÖSSTES VERKEHRSMITTELPROJEKT SETZT MASSSTÄBE AUF ALLEN EBENEN.

Eines ist unbestritten: Mit 100 Prozent Ökostrom unterwegs gehört unsere U-Bahn zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln. Check. Die Betonung liegt jedoch auf „unterwegs“. Denn wie sieht es beim Bau einer U-Bahn-Linie mit kilometerlangen Tunneln aus Beton, Stahl und Co. aus? Die ehrliche Antwort: eher schlecht. Am Beispiel unserer U5 entstünden nach bisheriger Bauweise entlang der gesamten Produktionskette von der Herstellung der Materialien bis zur Baustelle vor Ort 2,7 Millionen Tonnen CO₂. Betonung liegt auf „bisher“. Denn damit konnten und wollten wir uns nicht zufriedengeben – unsere Pionierinnen und Pioniere waren gefragt.

- Die Auftragsvergabe für den Bau erfolgt künftig nur an nachhaltige agierende Unternehmen, die sich verpflichten, umweltschonend hergestellte Baustoffe zu verwenden
- Wir verwenden in Zukunft nur die umweltschonendsten auf dem Markt verfügbaren Zemente und Stähle
- Für alle Bauprozesse setzen wir 100 Prozent zertifizierten Ökostrom ein, beispielsweise für den Tunnelbohrer
- Wir setzen auf ein nachhaltiges Bodenmanagement und Transportfahrten z.B. per Schiff oder mit der Bahn statt auf den Straßen

So hat unser U5-Team gemeinsam mit dem Ingenieurbüro LPI eine Reduktionsstrategie aus zwei Säulen entwickelt. Die erste Säule umfasst die Optimierung aller Planungsleistungen, die zweite die konkrete CO₂-Minimierung im Bau der U5. Die Emissionen bei Planung und Bau der U5 werden also erstmalig zu einem wesentlichen Bewertungskriterium gemacht. Konkret bedeutet das:

Das Ergebnis der Berechnungen ist bahnbrechend: 70 Prozent weniger CO₂-Emissionen! Statt 2,7 Millionen Tonnen wird der Bau der U5 dank der Reduktionsstrategie mit 850.000 Tonnen CO₂-Emissionen auskommen. Umgerechnet sind das 47.000 Tonnen pro Jahr. Zum Vergleich: 2020 hatte Hamburg im Verkehrssektor einen CO₂-Fußabdruck von insgesamt 3,76 Millionen Tonnen. Der durchschnittliche CO₂-Fußabdruck des U5-Baus pro Jahr macht also gerade einmal 1,25 Prozent der Hamburger Verkehrsemissionen aus.

Bestätigt haben diese Zahlen zwei unabhängige Gutachten der Universität Innsbruck und der Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen (STUVA). Demnach wird die U5 die klimaschonendste U-Bahn der Welt. Und zwar nicht erst im Betrieb, sondern bereits beim Bau.

Um dies zu untermauern, sind wir in den Dialog mit der Industrie getreten. Der Austausch hat gezeigt, dass vor allem im Stahlbau und bei der Produktion von Zement und Beton in den nächsten Jahren deutliche CO₂-Einsparpotenziale zu erwarten sind. Mit der U5 als größtem Verkehrsinfrastrukturprojekt Deutschlands haben wir wieder einmal die Strahlkraft, um den technischen Fortschritt in der Industrie voranzutreiben. Wie schon bei der E-Bus-Beschaffungsinitiative 2016 und bei der Einführung von Nachhaltigkeitskriterien für Lieferketten 2019.

Deshalb sind wir Wegbereiterin. Für Hamburg täglich auf der Straße und Schiene. Und für den gesamten Verkehrssektor hin zu klimafreundlicher Mobilität.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

105

Mio. Pkw-Kilometer jährlich spart der U5-Betrieb später ein

270

Tausend Fahrgäste täglich werden erwartet



Tiefer einsteigen? Reduktionsstrategie und Gutachten finden Sie hier:

WE LIKE TO MOVE

WIR BRINGEN AUTONOME ON-DEMAND-SHUTTLES AUF DIE STRASSEN UND ERMÖGLICHEN SO DEN HAMBURG-TAKT. LOS GEHT'S MIT DEM HOLON MOVER SCHON 2024.

0

Emissionen
dank
elektrischem
Betrieb mit
Ökostrom

60

km/h
Geschwindigkeit

2024

Start des
Pilotbetriebs

Die Mobilitätswende zu schaffen, bedeutet echt 'was zu bewegen. Oder wen. Klar ist, dass unsere Busse und Schnellbahnen die (Massen-)Bringer und Rückgrat des Verkehrs sind. Doch allein mit dem Ausbau dieser Systeme werden wir den Hamburg-Takt nicht erreichen können. Sprich: Allen Hamburgerinnen und Hamburgern von morgens bis in die Abendstunden binnen fünf Minuten ein für sie passendes Mobilitätsangebot zu machen. Dafür braucht es auch die Technologie des autonomen Fahrens und On-Demand-Shuttle-Services.

Deshalb arbeiten wir seit 2022 mit dem Hersteller HOLON, einem Tochterunternehmen der weltweit agierenden BENTELER Gruppe, zusammen. Dieser hat mit dem HOLON Mover einen autonomen Kleinbus entwickelt, der einen wichtigen Baustein hin zum Hamburg-Takt leisten kann.

Fünf Meter lang, Platz für 15 Personen, ausgestattet mit einer automatischen Rampe für Barrierefreiheit und mit bis zu 60 km/h vollelektrisch emissionsfrei unterwegs – soweit die beeindruckenden Fakten zum Mover, der im Januar 2023 auf der Elektronikmesse CES in Las Vegas offiziell vorgestellt wurde.

Doch um Hamburg wirklich voranzubringen, müssen On-Demand-Verkehre möglichst eng in den ÖPNV integriert werden. Und die Zahl der Fahrzeuge muss so hoch sein, dass sie auch in den Außengebieten der Stadt rund um die Uhr verlässlich verfügbar sind. Bedeutet für Hamburg, dass 2030 bis zu 10.000 autonome On-Demand-Shuttles unterschiedlicher Anbieter im ÖPNV unterwegs sein könnten.

Die HOCHBAHN strebt an, schon 2024 in einen Pilotbetrieb mit HOLON zu starten – und den Kleinbus damit erstmals in Europa auf die Straßen zu bringen. Ab 2025 soll der Mover dann serienmäßig gebaut werden. Mit dem Pilotbetrieb, bei dem noch eine

Fahrzeugbegleitung an Bord sein wird, sollen zunächst wichtige Erfahrungen für den späteren Betrieb gesammelt und die Voraussetzungen für den rechtlichen Rahmen von autonomen Fahrzeugen geschaffen werden.

Bereits von 2019 bis 2021 haben wir mit dem Projekt HEAT in der HafenCity gezeigt, wie ein automatisiert fahrender Kleinbus im Stadtverkehr funktionieren kann. 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. Mit dem Mover soll nun der Schritt in den Regelbetrieb erfolgen.

Nach „The HEAT is on“, summen wir ab jetzt: „I like to move it, move it ...“



Bezahlbare
und saubere
Energie



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden

So wird der
autonome Kleinbus
Mover von HOLON
im HOCHBAHN-Look
aussehen.



Am 30. September 2022 erfolgte in Alsterdorf der Spatenstich für den ersten U5-Abschnitt.



2023

beginnt der Haltestellenbau in der City Nord und Sengelmannstraße

40

Tausend Fahrgäste täglich auf dem Ostabschnitt nach Fertigstellung der gesamten U5

22

statt 37 Minuten mit der U5 von Steilshoop zur Uni

ZEIT, DASS SICH WAS DREHT!

DIE U5 KOMMT. MIT DEM OFFIZIELLEN BAUSTART DER NEUEN U-BAHN-LINIE HAT EIN PROJEKT BEGONNEN, DAS DIE MOBILITÄT IN HAMBURG, DEUTSCHLAND UND EUROPA PRÄGEN WIRD.

Ein Tag, auf den viele Menschen in Steilshoop, Bramfeld und Co. seit Jahrzehnten sehnsüchtig gewartet hatten: Der 30. September 2022 markierte einen Wendepunkt für Hamburgs Verkehr. Mit dem Spatenstich zum Bau unserer neuen U-Bahn-Linie U5 ist das Mega-Projekt von Ost nach West quer durch die Stadt offiziell gestartet.

Tausende Hamburgerinnen und Hamburger erhalten erstmals Anschluss an unser U-Bahn-Netz, sind künftig kürzer, komfortabler und klimafreundlicher unterwegs. Denn die U5 wird neue Maßstäbe auf allen Ebenen setzen – in Sachen Technik, Digitalisierung und urbaner Mobilität. Vollautomatisch und mit 100 Prozent Ökostrom betrieben kann sie später im 90-Sekunden-Takt rund um die Uhr ein Mobilitätsangebot machen, das es so in Deutschland heute noch nicht gibt.

Auf dem ersten rund 5,8 Kilometer langen Abschnitt von Bramfeld bis in die City Nord entstehen nun vier neue Haltestellen (Bramfeld, Steilshoop, Barmbek Nord, City Nord (Stadtspark)), zudem wird die bestehende U1-Haltestelle Sengelmannstraße zu einer Umsteigehaltestelle zwischen U1 und U5 umgebaut (wie an der Kellinghusenstraße mit Umstieg zwischen U1 und U3).

Insgesamt wird die U5 auf rund 24 Kilometern unterwegs sein und dann im weiteren Verlauf von der City Nord über Winterhude und Uhlenhorst in die Innenstadt fahren. Anschließend geht's Richtung Norden vorbei an der Universität, dem UKE und über Lokstedt bis zu den Arenen in Bahrenfeld. 23 Haltestellen binden 180.000 Menschen erstmalig oder besser an die Schnellbahnen an. Rund 270.000 Fahrgäste werden täglich mit der U5 unterwegs sein.

Die erste U-Bahn soll im vollautomatischen Probebetrieb ab 2027 zwischen City Nord und Sengelmannstraße fahren. Während in Hamburgs Nordosten nun gebuddelt wird, laufen die Planungen für die weitere Strecke. Ab Mitte der 2020er Jahre soll Richtung Innenstadt in mehreren Abschnitten gebaut werden.

Die Fertigstellung der gesamten U5 ist dann für 2040 geplant. Als wichtigster Baustein für Hamburgs Mobilitätswende wird sie Basis zum Erreichen der Klimaziele – und Herzstück des zukünftigen Verkehrs in unserer Stadt werden.

Es ist Zeit, dass sich was dreht. Bei wem jetzt nichts geht, bei dem geht was verkehrt.



Eine ganze Stadt bricht gemeinsam auf – der Filmtrailer zum U5-Baustart



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

TEAM WORK MAKES

HAMBURG FÄHRT RICHTUNG ZUKUNFT.
MIT EINEM FÜR DIESE STADT
NIE DAGEWESENEN PROJEKT UND
EINER BESONDEREN AUFSTELLUNG:
DER NEU GEGRÜNDETEN
HOCHBAHN U5 PROJEKT GMBH.

Voller Fokus auf die U5! Für Deutschlands größtes Verkehrsinfrastrukturprojekt brauchen wir ein starkes und fokussiertes Team. Deshalb haben wir im Mai 2022 die „HOCHBAHN U5 Projekt GmbH“ als 100-prozentige Tochter der HOCHBAHN gegründet. Sie ist für alle planerischen und baulichen Aufgaben bis hin zur Inbetriebnahme der U5 zuständig. Dafür sind rund 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von der HOCHBAHN in die Projektgesellschaft gewechselt. Ihren Standort hat sie in der City Nord ganz nah am ersten U5-Bauabschnitt.

Mit dem spezialisierten Projektmanagement können wir nun die Kompetenzen unserer Expertinnen und Experten noch effektiver nutzen und Entscheidungswege verkürzen. Denn um die Mobilitätswende zu schaffen, wird die U5 für Hamburg entscheidend sein und unsere Stadt zu einer der modernsten und nachhaltigsten in Europa machen.

Geleitet wird die U5 Projekt GmbH von zwei Geschäftsführenden. Die technische Geschäftsführung bildet Klaus Uphoff, der seit 2017 als Bereichsleiter für den U-Bahn-Neubau U5 bei der HOCHBAHN verantwortlich war.

Die Juristin Dr. Petra Welge hat die kaufmännische Leitung mit den Bereichen Recht, Finanzen und Einkauf übernommen. Sie begleitete zuletzt als Mitglied der Geschäftsführung der Bauherrin den Erwerb, die Entwicklung und den Bau des Überseequartiers in der HafenCity.

Die HOCHBAHN bleibt für die U5 Vorhabenträgerin, Bauherrin und Zuwendungsempfängerin. Und Pionierin sowieso.





Das Duo an
der Spitze der
HOCHBAHN U5
Projekt GmbH:
Dr. Petra Welge (l.)
und Klaus Uphoff.

THE DREAM WORK!



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

SCHNELLEN SCHRITTES AN DER HORNER RENNBAHN

DIE VERLÄNGERUNG DER U-BAHN-LINIE U4 AUF DIE HORNER GEEST LÄUFT. EIN HERAUSFORDERNDES PROJEKT, DAS GRUNDLAGE FÜR EIN MUSTERQUARTIER DER MOBILITÄTSWENDE IST.

Bedeutet: Der neue U4-Tunnel wird unter dem bereits vorhandenen U2-Tunnel durchgeführt. Eine technisch große Herausforderung für unser Team, für die auch Streckensperrungen notwendig sind. Auch auf dem zweiten Bauabschnitt entlang der Manshardtstraße gehen die Arbeiten für die neuen Haltestellen Stoltenstraße und Horner Geest planmäßig voran.

Durch den neuen U4-Abschnitt erhalten künftig rund 13.000 Bewohner*innen eine U-Bahn-Haltestelle in direkter Nähe. Bisher bindet die U4 die Hafencity an die Innenstadt an und fährt danach auf der Strecke der U2 über die Horner Rennbahn Richtung Billstedt. Ist die Verlängerung abgeschlossen, wird sie hinter der Horner Rennbahn in Richtung Nordosten auf einer 1,9 Kilometer langen Strecke die zwei neuen Haltestellen Stoltenstraße und Horner Geest anfahren.

Das Quartier Horner Geest wird zusammen mit weiteren Maßnahmen zu einem Musterbeispiel für die Mobilitätswende in Hamburgs Osten. Auch eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr wird mit dem U-Bahn-Bau mitgedacht, verschiedene Angebote innovativ miteinander verbunden.

Ende 2026 sollen dann die ersten Fahrgäste einsteigen und in nur 13 Minuten (heute 23) von der Horner Geest zum Hauptbahnhof gelangen. Ab der Horner Rennbahn gibt's künftig sogar alle 100 Sekunden eine Verbindung. Denn die gesamte U4 wird mit dem Projekt U-Bahn100 automatisiert (Seite 16). Schneller durch Hamburg geht's wirklich nicht ...

212,4

Mio. Euro
Fördergeld
vom Bund
für die U4

Im November 2022 gelang an der Horner Rennbahn wortwörtlich der Durchbruch. Die letzten Querschotts, wie man die massiven Betonwände bezeichnet, wurden entfernt, seither ist die künftige Haltestelle durchgängig begehbar. Nach dem Erreichen dieses Meilensteins begann im Frühjahr 2023 die nächste große Herausforderung: die Errichtung eines sogenannten Kreuzungsbauwerks für U2 und U4.

13

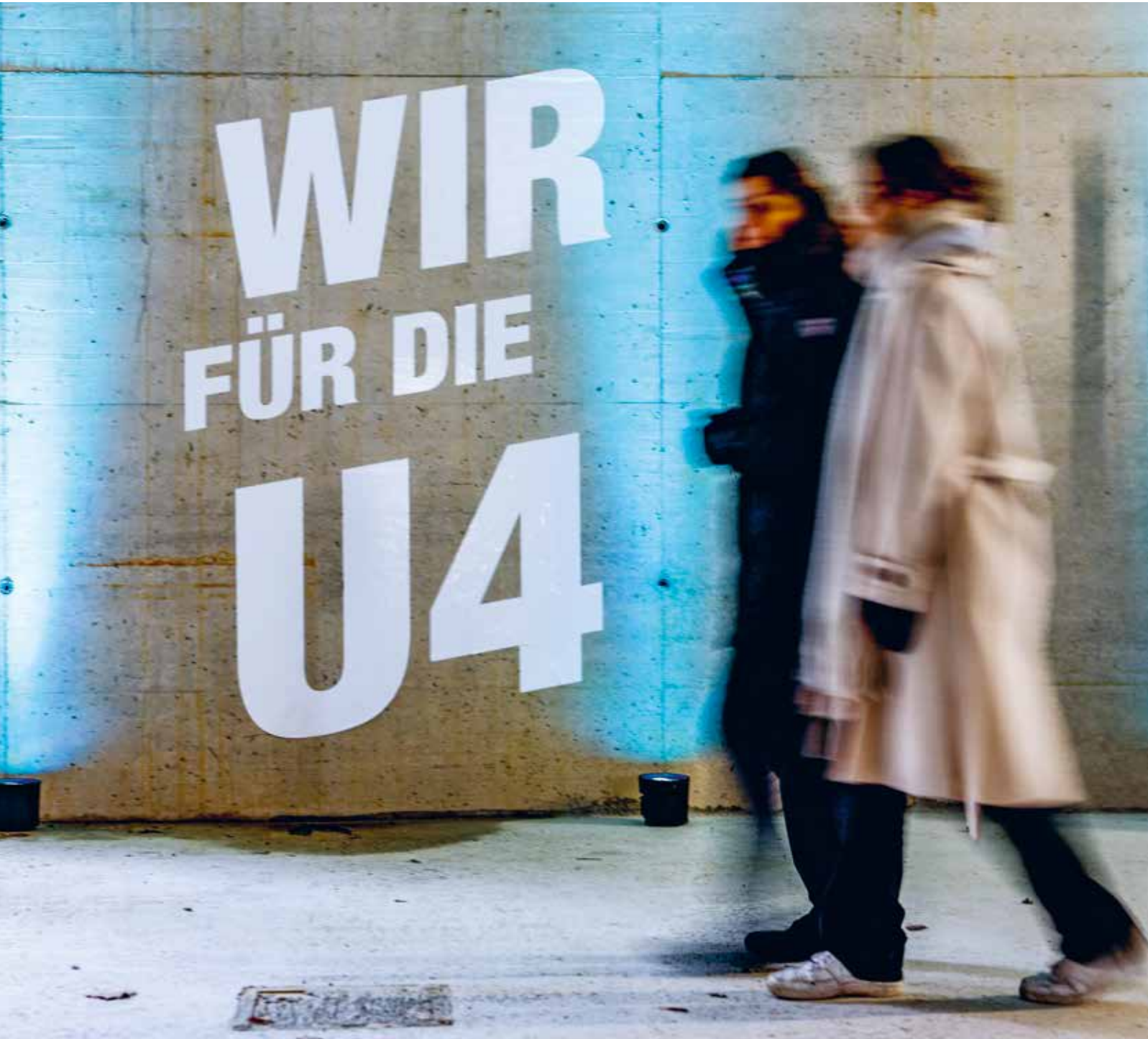
Minuten von
der Horner
Geest zum
Hauptbahnhof

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 13



Tief blicken und auf dem neusten Stand sein: Hier können Sie die Baufortschritte der U4 verfolgen.





Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

PRÜFEN. PLANEN.

PLANEN

NOCH MEHR U-BAHN FÜR HAMBURG. DIE VORBEREITUNGEN FÜR DIE U3-HALTESTELLE FUHLSBÜTTLER STRASSE STEHEN VOR DEM ABSCHLUSS. EINE U4-VERLÄNGERUNG MIT AUSSICHT SOLL MIT DEM SPRUNG ÜBER DIE ELBE AUF DEN GRASBROOK GELINGEN. UND DANN? WEITER AB IN DEN SÜDEN? DER REIHE NACH:

U3 Fuhsbüttler Straße

Im Herzen Barmbeks werden wir an der Fuhsbüttler Straße eine weitere gleichnamige U3-Haltestelle schaffen und damit 10.000 Menschen im Stadtteil direkt an die U-Bahn anbinden. Sie wird zwischen den bestehenden Haltestellen Habichtstraße und Barmbek liegen und gute Gründe liefern, ohne eigenen Pkw stau-, stressfrei und schnell in die Innenstadt zu kommen.

In mehreren Schritten der Bürgerbeteiligung reichten die Menschen 2021 zahlreiche Vorschläge für die Gestaltung der Haltestelle und des Umfelds ein. Diese wertete unser Planungsteam 2022 aus und arbeitete sie – soweit möglich – mit in die Planung ein. Die Planungen stehen nun vor dem Abschluss. Gebaut werden könnte in der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre.

U4 Grasbrook

Auch für den Sprung unserer U-Bahn über die Elbe (bislang fährt keine Linie südlich davon) prüfen und planen unsere Expertinnen und Experten und wollen dabei ein ganz besonderes Panorama schaffen. Unter dem Motto „Wohnen und Arbeiten am Wasser“ wird auf dem Grasbrook ein neuer Stadtteil gebaut. 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.

RAMMA

Klar, dass dieser auch eine umweltfreundliche Verbindung bekommt. Dafür soll die U4 von der derzeitigen Endhaltestelle Elbbrücken übers Wasser verlängert und eine Haltestelle über dem Moldauhafen gebaut werden. Und: Auf einer zweiten Ebene unter dem Bahnsteig werden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen die Ufer wechseln können.

Nachdem wir 2021 zahlreiche Gestaltungsvorschläge und Wünsche der Hamburgerinnen und Hamburger gesammelt haben (beispielsweise eine Aussichtsplattform oder Sonnenterrasse mit Elbblick), hat 2022 die vertiefende Planung mit einem Realisierungswettbewerb begonnen.

Nächster Halt: Hamburgs Süden?

Die Mobilitätswende wird nicht in der City entschieden, besonders in den außen liegenden Stadtteilen braucht es neue Verbindungen und Mobilitätsformen. Ein häufig genannter Wunsch während der Bürgerbeteiligung zur U4 Grasbrook war die Fortführung der Linie gen Süden. Dies wird von uns in einer Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung bis Wilhelmsburg geprüft. Grundlage hierfür ist die Absichtserklärung der Bürgerschaftsfraktionen von SPD und Grünen in ihrem Koalitionsvertrag, die Gegebenheiten für eine über den Grasbrook hinausgehende Entwicklung zu untersuchen.



Mehr dazu in der GRI-Bilanz auf Seite 13



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz



DIE NÄCHSTE PIONIERIN

UNSERE NEUE U-BAHN-GENERATION DT6 WIRD AUF DER U5 VOLLAUTOMATISCH UNTERWEGS SEIN. EIN NOVUM IN HAMBURG. DOCH AUCH FÜR DAS BESTANDSNETZ KOMMT DAS FAHRZEUG MIT VIELEN NEUERUNGEN – UND SOLL MASSSTÄBE IN SACHEN NACHHALTIGKEIT SETZEN.

Sie waren 1958 eine echte Innovation in Hamburg: die Doppeltriebwagen, kurz DT. U-Bahn-Fahrzeuge, die durch zwei verbundene Triebwagen in beide Richtungen fahren können. Rund 70 Jahre später werden die ersten U-Bahnen der sechsten DT-Generation als nächste Pionierinnen auf Strecke gehen. Denn mit dem DT6 kommt pünktlich zu den Tests auf dem ersten U5-Streckenabschnitt Ende 2027 die erste vollautomatische U-Bahn in unsere Stadt.

Doch nicht nur die Fahrgäste entlang der U5 werden vom neuen Modell profitieren. Mit dem DT6 sind wir erstmals zweigleisig unterwegs und haben das Fahrzeug

im Herbst 2022 in gleich zwei Varianten ausgeschrieben: vollautomatisiert für die U5 (DT6-A) und mit Fahrerraum für die bisherigen Strecken (DT6-F). So kommt Hamburg auf ganzer Linie mit noch mehr Komfort und modernster Technik zum Zuge. Denn für den Hamburg-Takt benötigen wir künftig mehr Fahrzeuge und werden schrittweise den DT4, der seit 1988 die Stadt bewegt, ersetzen.

Optisch wird der DT6 an seinen Vorgänger DT5 (fährt seit 2011) in edler Rot-Silber-Optik angelehnt. Die einzelnen Wagen sind im Vergleich zum DT5 kürzer und können so noch näher und barriereärmer an gebogene Bahnsteige heranfahren. Außerdem ist der DT6 rund zehn Zentimeter breiter, was optisch zwar nicht auffällt, aber ein echter Komfortvorteil für unsere Fahrgäste sein wird.

Im Innenbereich bringt der DT6, der gemeinsam mit verschiedenen Kund*innen-Gruppen entwickelt wurde, einige Neuerungen mit sich. Das Credo: Mehr Freiraum für alle. Zum einen sollen die Züge maximal viel Platz bieten, da die Fahrgastzahlen in Zukunft steigen dürften. Zum anderen soll die Ausstattung möglichst alle Fahrgastgruppen berücksichtigen.

Wie schon bei vorigen Ausschreibungen (u.a. E-Busse) haben wir auch beim DT6 das Thema Nachhaltigkeit zu einem Bewertungskriterium gemacht. Darunter fallen Gewicht, Energiebedarf und Lieferketten. Der künftige Vertragspartner der HOCHBAHN verpflichtet sich, jährlich Transparenz über diese Nachhaltigkeitsthemen zu schaffen. Außerdem soll die Recyclingquote bei den Fahrzeugen bei mindestens 94 Prozent liegen.

Mit der Auftragsvergabe werden wir zunächst 48 DT6-Fahrzeuge bestellen. Perspektivisch können bis zu 250 Fahrzeuge der Variante DT6-F beschafft werden. Vom vollautomatischen DT6-A ist langfristig ein Bestand von 120 Fahrzeugen geplant. Davon werden bereits 14 für die Inbetriebnahme des ersten U5-Abschnitts zwischen Bramfeld und der City Nord benötigt.



Einsteigen Richtung Zukunft? Details zum neuen DT6 finden Sie hier.



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige/r
Konsum und
Produktion

NACHTSCHWÄRMEREI UND TEAMGEIST

U-BAHN FÜR ALLE – OHNE HINDERNISSE AN HALTESTELLEN. AN SCHON KNAPP 95 PROZENT UNSERER STATIONEN IST DAS GESCHAFFT. NEBEN DEM BARRIEREFREIEN AUSBAU MACHEN WIR SCHIENEN, SCHWELLEN UND (BRÜCKEN-)SCHWERGEWICHTE FIT FÜR DIE NÄCHSTEN GENERATIONEN. WIE BEISPIELSWEISE 2022 BEIM GROSSPROJEKT „U1 ALSTERDORF UND WINTERHUDE“.

42

Mio. Euro
Investitionen
beim Projekt
„U1 Alsterdorf
und
Winterhude“

95%

aller U-Bahn-
Haltestelle
sind
barrierefrei

Auch Pionierinnen dürfen mal in den verdienten Ruhestand. 108 Jahre führen Hamburgs U-Bahnen über sie, die U1-Brücke über die Carl-Cohn-Straße in Alsterdorf. 2022 hatte das Originalbauwerk aus der Zeit der U1-Inbetriebnahme das Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer erreicht und wurde im Juli in einem nächtlichen Kraftakt aufwändig ersetzt. Der Brückeneinhub war einer der Meilensteine des Großprojekts „U1 Alsterdorf und Winterhude“.

Im Fokus stand und steht dabei der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Alsterdorf und Hudtwalckerstraße. Zudem fanden umfassende Instandsetzungs- und Sanierungsarbeiten entlang der Strecke sowie bauvorbereitende Maßnahmen für den Bau der U5 statt. Für diese Maßnahmen wurde die U1 von Mitte Juni bis Mitte September in zwei Abschnitten in diesem Bereich gesperrt.

In Alsterdorf konnte mit der Inbetriebnahme des Aufzugs schon im Frühjahr 2023 der Status „barrierefrei“ gefeiert werden, die Fertigstellung der Haltestelle Hudtwalckerstraße, die auch einen zweiten Zugang erhält, folgt im Herbst 2023. Dann ist nicht nur der gesamte Westast der U1 uneingeschränkt zugänglich, sondern bereits 95 Prozent unserer insgesamt 93 Haltestellen frisch geliftet, haben (teil-)erhöhte Bahnsteige und ein taktiles Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen. Sprich: sind barrierefrei!

Mit der U2 und der U4 sind zwei U-Bahn-Linien in Hamburg bereits vollständig barrierefrei ausgebaut. Auch auf den Linien U1 und U3 ist bereits ein Großteil um- und ausgebaut. An der U1-Haltestelle Meißberg laufen die Arbeiten aktuell und sollen 2025 abgeschlossen sein. Auf der U3 gabs zuletzt für die Haltestellen Mönckebergstraße und Rathaus ein aufwändiges Lifting. Ab 2024 folgt die U3-Haltestelle Saarlandstraße, später dann die Haltestellen Sierichstraße und Sternschanze.

U-Bahn für alle, ohne Hindernisse – was heute selbstverständlich klingen mag, ist seit 2011 das große Ziel und eine noch größere Teamleistung unserer Baumeisterinnen und Baumeister. Als der Hamburger Senat damals den beschleunigten Umbau beschloss, waren gerade einmal 36 unserer U-Bahn-Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar. Was seither geschah, ist eine echte Teamleistung für ganz Hamburg.



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 16



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

Nachtschicht: Am
24. Juli 2022 wurde die
neue U-Bahn-Brücke in
Alsterdorf eingehoben.



ABGE- LIEFERT!

HIER WAREN WIR IN DEN VERGANGENEN
111 JAHREN ALS PIONIERIN UNTERWEGS.
EINE KLEINE AUSWAHL:

1912: HAMBURG STEIGT INS U-BAHN- ZEITALTER EIN

Am 15. Februar 1912 nimmt die Ringlinie (heutige U3) auf dem Abschnitt zwischen Barmbek und Rathausmarkt den Betrieb auf. Mit der Inbetriebnahme des letzten Teilabschnitts zwischen Millerntor (heute St. Pauli) und Rathausmarkt am 29. Juni 1912 ist Hamburgs erste U-Bahn-Linie mit 23 Haltestellen vollständig nutzbar – der Beginn einer großen Erfolgsgeschichte: Fahren 1912 über 23 Millionen Fahrgäste mit, sind es ein Jahr später bereits rund 39 Millionen.

1921: DIE ERSTE BUSLINIE DER HOCHBAHN

Mit der Einrichtung einer ersten Probelinie zwischen Schlump und Landwehr beginnt für die HOCHBAHN am 5. Dezember 1921 das Buszeitalter. Als die Betriebskosten aufgrund der starken Inflation stetig steigen, wird der Probetrieb bereits 1922 wieder eingestellt. 1924 nehmen wir den Busbetrieb wieder auf und bauen das Liniennetz kontinuierlich aus: 1930 nutzen schon mehr als 11 Millionen Fahrgäste die Busse der HOCHBAHN.

ENDE DER 1950ER: ERSTER SCHILDVORTRIEB IM U-BAHN-BAU

Wegen der dichten Bebauung in der Hamburger Innenstadt werden neue U-Bahn-Strecken dort nicht in offener Bauweise errichtet, stattdessen wird der Schildvortrieb genutzt. Bei diesem wird ein hydraulisch betriebenes schildförmiges Bauelement in den Boden gedrückt, um einen Tunnel zu bauen. Die erste nach diesem Verfahren gebaute Strecke in der Geschichte des deutschen U-Bahn-Baus entsteht ab Ende der 1950er Jahre vom Jungfernstieg über Meißberg bis zur Steinstraße.

1966: DIE ENTWICKLUNG DES STANDARDLINIEN- BUSSES

Die HOCHBAHN ruft 1966 einen Ideenwettbewerb zur Entwicklung moderner Linienbusse aus. Dies greift der VÖV (heute VDV) auf und richtet im selben Jahr einen Arbeitskreis ein, um allgemein gültige Standards für die Fertigung von Linienbussen zu erarbeiten. Techniker in Falkenried (dem heutigen HOCHBAHN-Tochterunternehmen FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH) bauen das erste maßstabsgerechte Modell und bereits 1967 stehen Prototypen von Mercedes-Benz, Magirus Deutz und Büssing auf dem Hof am Falkenried in Hamburg. Der Standardlinienbus ist da.

1972: ECHTE PIONIERINNEN – DIE ERSTEN BUSFAHRERINNEN DER BUNDESREPUBLIK

Nachdem der Bundestag im Dezember 1971 die Neufassung der aus dem Jahr 1940 stammenden „Anordnung zur Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen“ verabschiedet, und damit Frauen nun auch Busse fahren dürfen, beginnen wir mit der Ausbildung von Busfahrerinnen. Damit ist die HOCHBAHN das erste öffentliche Verkehrsunternehmen in der Bundesrepublik, das Busfahrerinnen ausbildet. Fahrplanmäßig geht es für Elfride Land, Ingeborg Morgenstern und Gundula Jablonski, die ersten drei Busfahrerinnen der Bundesrepublik, ab dem Frühjahr 1972 los.

1975: SCHUBGELENKBUS

Zusammen mit der FFG entwickelt die HOCHBAHN den Schubgelenkbus mit Knickwinkelsteuerung. 1975 wird der Prototyp des Schubgelenkbusses bei der FFG am Falkenried im Beisein des Bundesforschungsministers Hans Matthöfer vorgestellt. 1979 gehen die ersten 25 Schubgelenkbusse in den regulären Betrieb bei der HOCHBAHN.

1991: SCHWEFELARMER DIESELKRAFTSTOFF

Als erstes Busunternehmen in Deutschland setzt die HOCHBAHN 1991 schwefelarmen Dieselkraftstoff ein. Ab 1998 kommt ausschließlich schwefelfreier Diesel zum Einsatz.

2007: EUROPAS MODERNSTE BETRIEBSZENTRALE

Ende 2007 wird die neue Betriebszentrale der HOCHBAHN in der Hamburger City eingeweiht. In der modernsten Einrichtung dieser Art in Europa werden erstmals alle Schlüsselbereiche der Betriebsführung von Bussen und U-Bahnen unter einem Dach zentralisiert.

2016: ANTREIBERIN DER E-BUS-REVOLUTION

Im August 2016 gründet die HOCHBAHN gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH) und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) eine Initiative zur Beschaffung von Bussen mit emissionsfreien Antrieben. Diese gibt den Herstellern die nötigen Anreize,

serienreife Elektrobusse zu wettbewerbsfähigen Konditionen auf den Markt zu bringen. Im November 2018 kommt mit dem eCitaro von Mercedes-Benz der weltweit erste dieser Stadtbusse zu uns nach Hamburg.

2018: DEUTSCHLANDS ERSTER REIN AUF EMISSIONSFREIE BUSSE AUSGELEGTER BETRIEBSHOF

In Alsterdorf eröffnen wir Deutschlands ersten rein auf emissionsfreie Busse ausgelegten Busbetriebshof. Zunächst noch im Doppelbetrieb mit Diesel- und Elektrobusen unterwegs, markiert er den Startschuss für den Neubau weiterer Höfe und die Umrüstung bestehender Busbetriebshöfe auf Elektromobilität.

2020: HEAT FÄHRT AUTOMATISIERT DURCH DIE HAFENCITY

Das HOCHBAHN-Projekt HEAT gehört zu den weltweit ersten, bei denen das autonome Fahren im öffentlichen Personennahverkehr auf einer definierten Strecke ohne geplanten Eingriff durch Fahrpersonal realisiert wird. Im Oktober 2020 nehmen erstmals Fahrgäste an Bord Platz und werden mit bis zu 25 km/h automatisiert durch die HafenCity gefahren.

MITTEL- PUNKT DER MOBILITÄT

8

Mio. Euro
Bund-
Förderung
zur Umsetzung
der Ver-
anstaltung

WILLKOMMEN, WELT! HAMBURG RICHTET 2025 UND 2027
DEN WELTWEIT WICHTIGSTEN MOBILITÄTSKONGRESS AUS,
DEN UITP GLOBAL PUBLIC TRANSPORT SUMMIT.
EINE ENTSCHEIDENDE ROLLE DABEI SPIELT AUCH DIE HOCHBAHN.



Unweit des
Fernsehturms
wird der UITP
Kongress in den
Messehallen in
Hamburgs Mitte
stattfinden.

Die Frage, wie wir die Mobilität von morgen wirklich entscheidend verändern, beantwortete bereits der Titel unserer Bewerbung für den UITP Global Public Transport Summit: „Only Together“ – nur gemeinsam. Denn nur mit allen nachhaltigen Mobilitätsangeboten vereint können wir den Verkehr der Zukunft revolutionieren und den privaten Pkw mehr und mehr überflüssig machen. Das innovative Mobilitätskonzept und die Mobilitäts-Strategie des Hamburg-Takts überzeugten die Jury bei der Vergabe des Kongresses inklusive angeschlossener Fachmesse. Hamburg setzte sich in der finalen Runde gegen Wien, Genf und Istanbul durch.

Ein großer Erfolg, den wir „only together“ als Dreamteam bestehend aus der Freien und Hansestadt Hamburg, der HOCHBAHN, der Hamburg Messe und Congress GmbH und MOIA erreichen konnten. Unterstützt und vorangetrieben wurde die 2022 eingereichte Bewerbung von der HOCHBAHN-Tochtergesellschaft New Mobility Solutions. Die Bewerbung um den UITP Summit war Teil der Vereinbarung zur „Metropol-Modellregion Mobilität“ zwischen Bund und Hansestadt (Seite 40).

Nach dem ITS-Weltkongress im Oktober 2021 wird die Mobilitätswelt also 2025 und 2027 wieder zu Gast in unserer Stadt sein – und soll sich ein eindrucksvolles Bild von unserem Weg zur Wende machen können. Als größtes Verkehrsunternehmen im hvv bilden wir dabei nicht nur das Rückgrat des klassischen ÖPNV aus Bussen und Schnellbahnen, sondern werden gemeinsam mit anderen Anbietern wie MOIA auch unser innovatives Konzept zur Integration von On-Demand-Verkehren präsentieren. Bereits ein Jahr vor dem ersten UITP Summit wollen wir mit dem autonomen Shuttle Mover von HOLON im Pilotbetrieb unterwegs sein (Seite 22).

Auf unserer Fahrt hin zu klimaneutralem Verkehr gibt uns die Bestätigung der Fachwelt noch einmal richtig Rückenwind. Die Jury beeindruckt hatte übrigens auch die große Unterstützung aus Industrie, Forschung und Politik für Hamburg als Gastgeberin. Danke dafür und willkommen Welt!



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden

STADT, LAND, VERKEHRS- FLUSS

**DIE METROPOLREGION HAMBURG IST DEUTSCHLANDS
OFFIZIELLE MODELLREGION MOBILITÄT.**

Pionierin für den Verkehr der Zukunft. So könnte man die Metropolregion Hamburg allerspätestens seit Ende 2022 bezeichnen. Denn das experimentierfreudige Klima für neue Mobilitätsformen bei uns im Norden ist auch in der Hauptstadt Berlin wahrgenommen worden. So unterzeichnete Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing gemeinsam mit Hamburgs Senator für Verkehr und Mobilitätswende Dr. Anjes Tjarks eine Absichtserklärung, die uns zur Metropol-Modellregion Mobilität macht.

Oder kurz gesagt: Die Metropolregion Hamburg soll zur Blaupause der Mobilität für die gesamte Bundesrepublik werden.

Eines von drei ersten Vorhaben dieser Erklärung war die Unterstützung des Bundes bei der Bewerbung Hamburgs um die Ausrichtung des UITP-Weltkongresses in den Jahren 2025 und 2027 (Seite 38). Check – erfolgreich! Der Bund fördert die Umsetzung der Veranstaltung nun mit bis zu acht Millionen Euro. Dieser Kongress dürfte uns ebenso wie der ITS Weltkongress 2021 erneut Rückenwind für die Mobilitätswende bringen, indem wir ein zusätzliches Argument für Investitionen in Hamburgs Verkehr erhalten.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Aufbau eines autonom fahrenden On-Demand-Angebots in Hamburg bis 2030 mit bis zu 10.000 Fahrzeugen. Hier wird auch die HOCHBAHN mit einer eigenen Flotte beteiligt sein (Seite 22). Stichwort Blaupause: Das in Hamburg nun zu entwickelnde System soll später auch für den ländlichen Raum adaptiert werden können.

Um den Titel weiter mit Leben zu füllen, wird nun ein Projektkatalog erarbeitet. Die Themen und Ergebnisse sollen später für alle Menschen transparent zu sehen sein.

Für alle Projekte gilt: Das Ziel ist die klimafreundliche Mobilitätswende.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 8





In Hamburg
ist man smart
und nachhaltig
unterwegs -
das sieht auch
Berlin so.



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

18 Meter lang, Platz für rund 100 Fahrgäste:
Die Batterie-Gelenkbusse der HOCHBAHN.



EMISSIONSFREIE UND HANSESTADT HAMBURG!

97,3

Mio. Euro
Fördergeld
vom Bund

140

E-Busse
bis Ende
2022

230

E-Busse bis
Ende 2023

SIEBEN JAHRE IST ES HER, DASS WIR DIE E-BUS-REVOLUTION AUSRIEFEN. HEUTE SURREN ÜBER 140 BASSFREIE BATTERIEBUSSE LEISE UND KLIMAFREUNDLICH ÜBER DIE STRASSEN. UND: SCHON IN SIEBEN JAHREN IST AUCH DER LETZTE DIESELBUS IN RENTE GESCHICKT.

Zugegeben: Als wir bereits 2016 die „Nullnummer“ mit der kompletten Umstellung unserer Busflotte auf emissionsfreie Antriebe verkündeten, schwang viel Pioniergeist und noch mehr Optimismus mit. Es galt, den Stein ins Rollen zu bringen und mit unserer deutschlandweiten Beschaffungsinitiative (u.a. zusammen mit der BVG) eine echte Bewegung zu starten – und so den Herstellern den Anstoß zur Entwicklung serienreifer und verlässlicher E-Busse zu geben. Denn diese gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 25

Sieben Jahre später sind rund 140 Elektrobuss für uns in Hamburg unterwegs, darunter auch die ersten 35 Gelenkbusse. Bis Ende 2023 werden es rund 230 E-Fahrzeuge sein. Zusätzlichen Rückenwind gab es im April 2022 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit einem dicken Förderbescheid über 160 Millionen Euro für die HOCHBAHN und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH). Von den 97,3 Millionen Euro, die auf uns entfallen, schaffen wir 289 E-Busse (194 Solo- und 90 Gelenkbusse sowie fünf Brennstoffzellenbusse) und 481 Ladestationen an.

Denn die Spannung steigt auch auf immer mehr Betriebshöfen. Den ersten rein auf E-Mobilität ausgelegten Busbetriebshof haben wir 2019 in Alsterdorf eröffnet. In Meiendorf werden wir schon bald Deutschlands modernsten Betriebshof für rund 110 E-Busse bauen, auf der Veddel entsteht mit dem Mobilitätshub Elbinseln ein völlig neues Konzept inklusive Elektro-Busbetriebshof und Werkstatt (Seite 48).

Doch auch unsere acht bestehenden Busbetriebshöfe werden zu XXL-Powerbanks mit Ladestationen umgebaut. In Hummelsbüttel haben wir 2022 68 Ladepunkte in Betrieb genommen, in Langenfelde ist der erste Abschnitt mit 40 Ladepunkten ans Netz gegangen.

Die Reichweite einer Ladung reicht heute schon von über 200 Kilometern (Gelenkbusse) bis zu 270 Kilometern (Solobusse). Damit können wir die allermeisten innerstädtischen Busumläufe mit einer Ladung abdecken. Die Hersteller gehen zudem davon aus, dass sie auf absehbare Zeit noch höhere Reichweiten garantieren können.

Die Straßenrevolution hin zu klimafreundlichem Busverkehr ist in vollem Gange – und doch bleibt der Weg weit. Denn schon bis 2030 wollen wir rund 1.100 und damit alle Dieselbusse durch lokal emissionsfreie Fahrzeuge ausgetauscht haben. Ein wichtiger Schritt hin zum Hamburg-Takt und unserem Ziel, die HOCHBAHN bis 2030 klimaneutral zu machen. Dann heißt es: Emissionsfreie und Hansestadt Hamburg.



Bezahlbare
und saubere
Energie



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

NEUER ANTRIEB FÜR DIE STRASSENREVOLUTION

AB 2024 SIND NEUE BRENNSTOFFZELLENBUSSE
FÜR UNS IN HAMBURG UNTERWEGS

Nur wer viele Kräfte mobilisiert, kann eine echte Revolution ins Rollen bringen. Deshalb setzen wir bei unserem Umsturz – hin zu emissionsfreier Mobilität auf Hamburgs Straßen – auch auf Wasserstoff.

Fünf serienreife Brennstoffzellenbusse sind bestellt und sollen ab der zweiten Jahreshälfte 2024 von unserem Betriebshof in Hummelsbüttel aus starten. Den Zuschlag erhielt bei der europaweiten Ausschreibung der polnische Hersteller Solaris mit dem Urbino 12 hydrogen, einem zwölf Meter langen Solobus für bis zu 70 Fahrgäste. Betankt werden die Busse, die eine Reichweite von 350 Kilometern garantieren sollen, an einer öffentlichen Wasserstofftankstelle in der Nähe des Hamburger Flughafens.

Neben der geforderten Serienreife haben wir bei der Ausschreibung auch großen Wert auf Nachhaltigkeit in der Lieferkette gelegt. Abgefragt wurden detaillierte Informationen zu Nachhaltigkeitsrisiken und Maßnahmen zur Risikoreduzierung entlang der gesamten Lieferkette – bis hin zum Rohstoffabbau.

Die fünf bestellten Fahrzeuge werden vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit 80 Prozent der Investitionsmehrkosten zu vergleichbaren Dieselnissen gefördert. Die HOCHBAHN hatte sich erfolgreich an einem Förderaufruf des BMDV beteiligt.

Auch wenn das Gros der klimafreundlichen HOCHBAHN-Flotte batteriebetrieben unterwegs sein wird, bleibt die Brennstoffzelle für uns eine strategische Option. In Sachen Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie waren wir schließlich schon früh dabei. Im Rahmen

unserer damaligen Innovationslinie 109 haben wir schon seit 2003 Brennstoffzellenbusse getestet. Zwei Batteriebusse mit Brennstoffzelle als Range Extender sind auch aktuell in Hamburg für uns unterwegs.

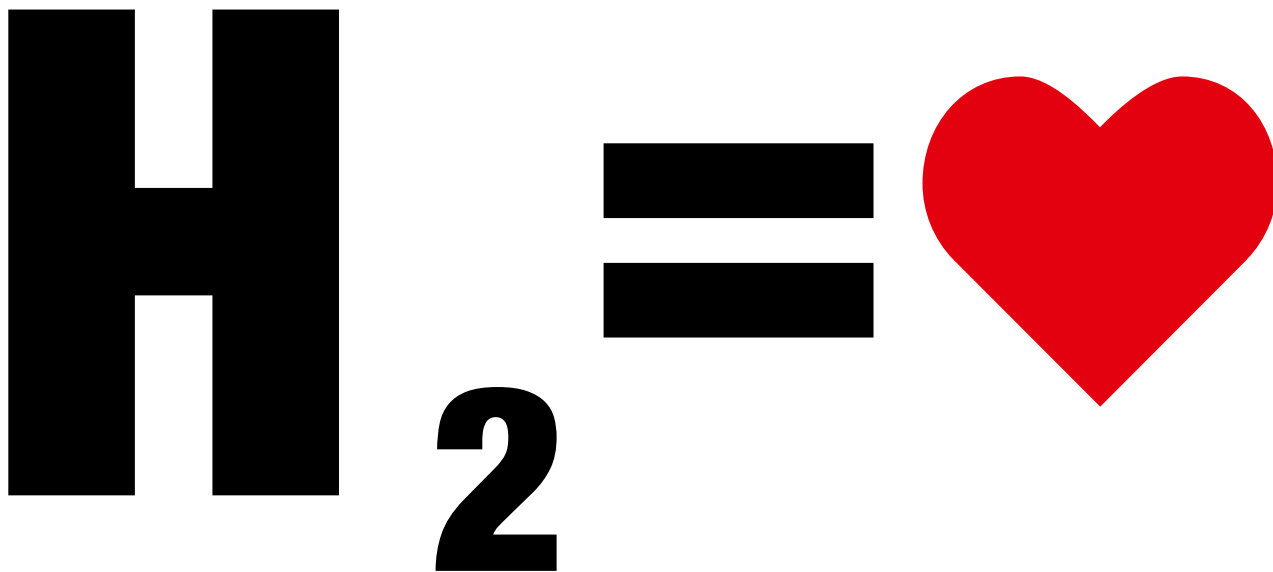
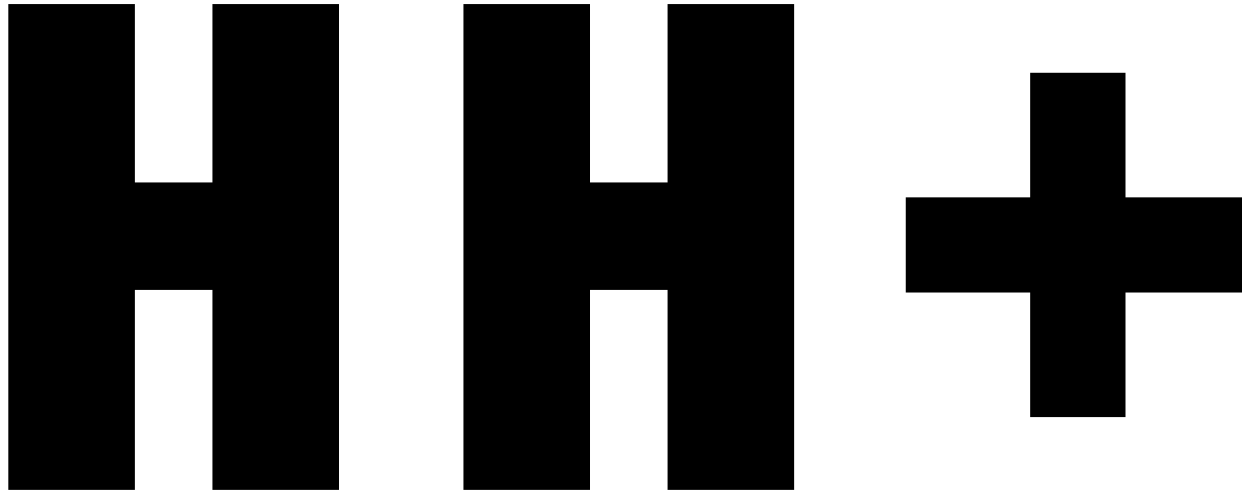
Als Pionierin und Partnerin des Norddeutschen Reallabors (NRL)* sind wir zudem Teil der Arbeitsgruppe Mobilität, die aufzeigen will, wie eine vollständig emissionsfreie Mobilität durch den Einsatz von Wasserstoff als Energieträger möglich ist.

H₂ für HH – das wird nun schon bald Realität und gibt unserer Straßenrevolution zusätzlichen Antrieb.

* Das Norddeutsche Reallabor ist ein länderübergreifendes Forschungsprojekt, das innovative Technologien und Konzepte zur Energietransformation und Mobilität in der Praxis erprobt und umsetzt.

350
Kilometer
garantierte
Reichweite

2024
gehen die
ersten
Wasserstoff-
Busse in
Betrieb



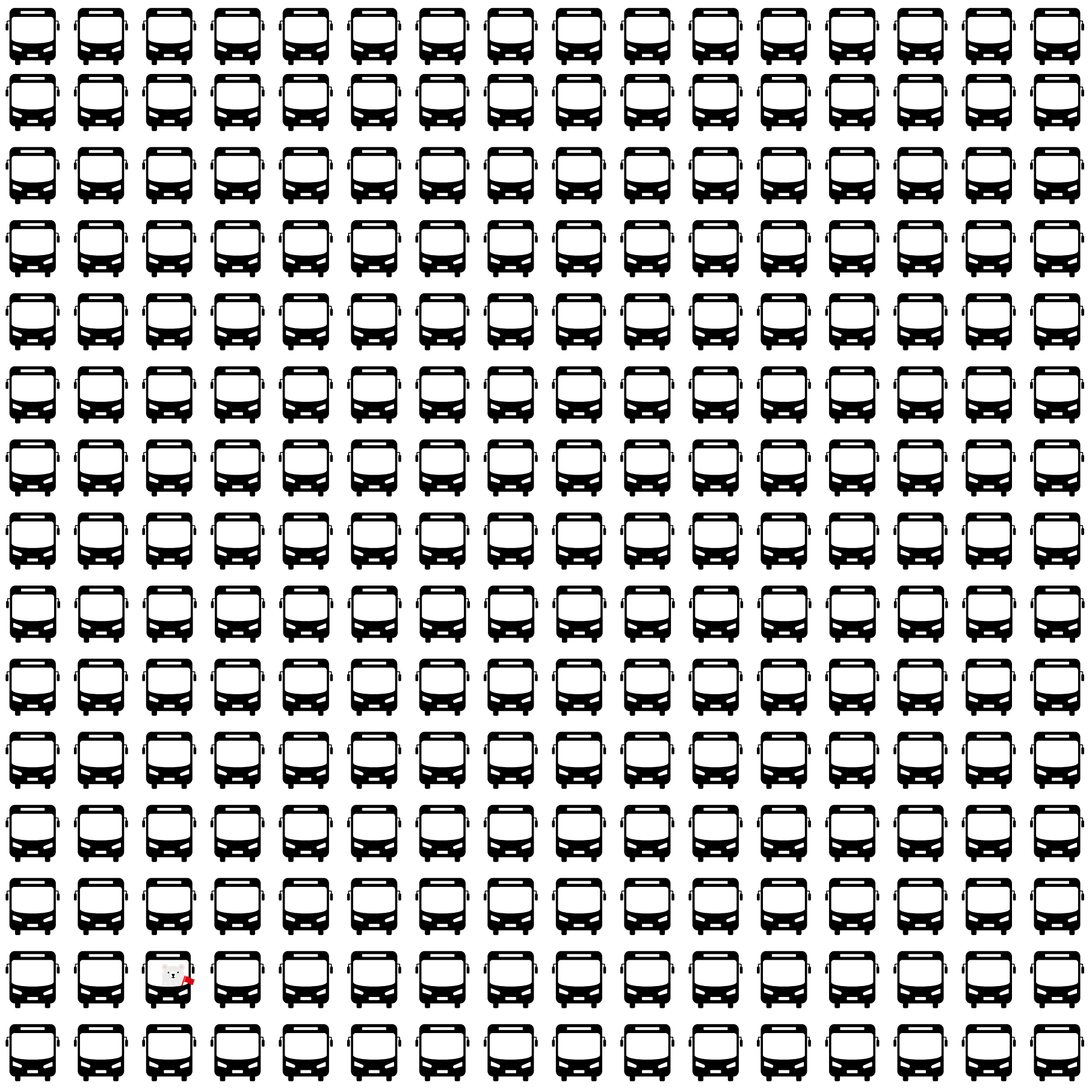
Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum

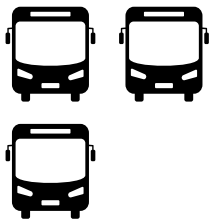


Nachhaltige/r
Konsum und
Produktion



Maßnahmen
zum
Klimaschutz





ECHT



JETZT!

2,2

Mio. Euro Fördergelder vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr

4

Mio. Euro Gesamtinvestition

800

Busse mit Doppelmonitoren

SCHON FRÜHER ALS GEPLANT SIND RUND 800 UNSERER BUSSE MIT DOPPELMONITOREN AUSGESTATTET. SIE LIEFERN ALLE WICHTIGEN FAHRTINFOS AUF EINEN BLICK – UND ZWAR IN ECHTZEIT.

Einsteigen, umsteigen, aussteigen – wir alle wollen doch so einfach wie möglich unterwegs sein. Ohne mühsam suchen zu müssen, wann der nächste Bus oder die nächste Bahn abfährt, ob der Aufzug an der Haltestelle in Betrieb ist oder wann wir an unserem Ziel ankommen. Deshalb gibt es seit 2022 in rund 800 HOCHBAHN-Bussen Doppelmonitore mit allen wichtigen Infos für unsere Fahrgäste.

Zu sehen gibt's darauf: das Fahrziel, die nächsten drei Haltestellen mit Echtzeit-Ankunft, eine Stopp-Bestätigung und eine Karte mit der aktuellen Position des Busses und seines Fahrtweges. Außerdem erhalten unsere Fahrgäste vor der Einfahrt in die nächste Haltestelle eine Übersicht zu den Umstiegen auf andere Buslinien, U- und S-Bahn sowie den Regionalverkehr. Dabei werden auch die Abfahrtszeiten der Anschlussverbindungen in Echtzeit angezeigt. Seit Sommer 2022 gibt's auch Infos zur Verfügbarkeit der Aufzüge an den nächsten Haltestellen.

Das 2021 erstmals bei uns eingeführte Angebot wurde von Hochbahnerinnen und Hochbahnern unterschiedlichster Abteilungen in einem agilen Team entwickelt – und in verschiedenen Befragungen von unseren Fahrgästen für hilfreich befunden.

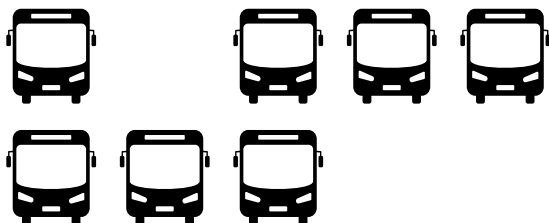
Mit diesem gleichbleibend hohen Service entlang des gesamten Reisewegs wollen wir auch neue Kundinnen und Kunden vom Umstieg auf den Bus überzeugen. Einfach einsteigen, einfach unterwegs sein.



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



200

Tausend
Quadratmeter
Grundstücks-
fläche für
Mobilität
und mehr

8

Tausend
Quadratmeter
für Nah-
versorgung
und Gewerbe

2029

ist die In-
betriebnahme
geplant



ELBINSELN? DA HUB‘ ICH ALLES UNTER EINEM DACH!

So flexibel waren Veddel und Wilhelmsburg noch nie unterwegs. Was wir den Menschen vor Ort mit unserem Projekt Mobilitätshub Elbinseln versprechen, wird Maßstäbe in Sachen Verkehr, Betrieb und Städtebau setzen. Direkt neben der S-Bahn-Station Veddel werden wir ein völlig neues Drehkreuz mit moderner Busumsteigeanlage, einem Elektro-Busbetriebshof inklusive Werkstatt, zahlreichen integrierten Mobilitätsoptionen und Gewerbeflächen für Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen bauen.

Auf der rund 20.000 Quadratmeter großen Fläche finden nicht nur 160 umweltfreundliche E-Busse Platz, sondern auch ein hvv switch-Punkt mit Carsharing- und StadtRAD-Angeboten, MOIA und rund 600 Bike+Ride-Plätzen sowie Park+Ride-Plätze.

Die Einkaufsmöglichkeiten können wir den Menschen durch eine neue Bauweise bieten, die es bei einem Busbetriebshof der HOCHBAHN bislang nicht gab. Dieser wird mehrgeschossig auf vier Stockwerken gebaut, die Busse somit quasi „gestapelt“. Die eingesparte Fläche soll von den Anwohnerinnen und Anwohnern für den täglichen Bedarf und Dienstleistungen genutzt werden können. So schaffen wir nicht nur einen Verkehrsdrehpunkt, sondern auch ein neues lokales Zentrum für die Veddel und Wilhelmsburg.

Nachdem unser Konzept vom Planungsbüro Arcadis umfassend analysiert wurde, haben wir Ende 2022 einen europaweiten Gestaltungswettbewerb gestartet. Wir versprechen uns davon eine hohe Aufenthaltsqualität für die Menschen und eine attraktive, in

MIT DEM MOBILITÄTSHUB ELBINSELN DENKEN WIR DIE VERKNÜPFUNG VON VERKEHRSANGEBOTEN NEU UND SCHAFFEN DANK INNOVATIVER BAUWEISE GLEICHZEITIG EINKAUFSMÖGLICHKEITEN FÜR DIE MENSCHEN VOR ORT.

die Umgebung passende Architektur. Bereits Anfang 2022 hatten wir dazu eine Online-Beteiligung für die Bürgerinnen und Bürger gestartet. Über 200 Beiträge mit Wünschen und Ideen gingen ein, häufig angeregt wurden die Begrünung der Fassaden und Außenflächen, Dienstleistungen wie eine Fahrradwerkstatt und der Wunsch nach einem Supermarkt in den Gewerbeflächen. Welche Wünsche bei der Umsetzung berücksichtigt werden können, wird der Gestaltungswettbewerb nun zeigen.

Fest steht: Mit dem Mobilitätshub erhalten die Menschen vor Ort zahlreiche neue Möglichkeiten des umweltfreundlichen Unterwegsseins. Das Umsteigen zwischen verschiedenen Angeboten wird einfacher und bietet attraktive Alternativen zum Privatauto. Mit dem Elektro-Busbetriebshof schaffen wir eine wichtige Voraussetzung für den Hamburg-Takt – und neue Arbeitsplätze. Der Baubeginn ist für 2025 geplant, die Inbetriebnahme für 2029.

Im Süden von der Elbe ist die Mobilität bald nicht mehr dieselbe. Dank echter Pionierarbeit.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz



54%

der Befragten
nutzten
ihr Auto
seltener

6

Mio. weniger
Autofahrten

DIE MASSNAHME ZUR ENTLASTUNG
IN KRISENZEITEN SORGT BEI
DER HOCHBAHN IM SOMMER 2022
FÜR FAHRGASTZAHLEN WIE VOR
DER CORONA-PANDEMIE – UND
VERMIED IN HAMBURG MILLIONEN
PRIVATE AUTOFAHRTEN. MIT DEM
DEUTSCHLANDTICKET FOLGTE
NUN DIE WICHTIGE UND RICHTIGE
KONSEQUENZ.

WIE DAS 9-EURO-TICKET EINE NEUE BEWEGUNG INS ROLLEN BRACHTE

Die Punks auf Sylt. Ein Tag am Meer. Ein Stadtbummel durch Lübeck oder Lüneburg. Wo waren Sie im Sommer 2022 unterwegs? Viele Menschen in Deutschland nutzten die Monate Juni, Juli und August dazu, ihre Region zu erkunden und dabei günstig und klimafreundlich zu reisen. Dank des 9-Euro-Tickets. Doch vor allem, wer zur Arbeit fahren oder Besorgungen erledigen musste, profitierte enorm von dem Angebot.

Eine Maßnahme, die zur Entlastung infolge steigender Preise durch den Ukraine-Krieg eingeführt worden war, gab den Anstoß für ein grundsätzliches Umdenken und brachte der Mobilitätswende zusätzlichen Schwung. Für nur neun Euro pro Monat bundesweit im Nah- und Regionalverkehr unterwegs zu sein, überzeugte auch viele Auto-Fans und Gelegenheitsfahrende. Erstmals erreichte die HOCHBAHN dadurch im Sommer 2022 wieder die Fahrgastzahlen von 2019 vor der Corona-Pandemie.

Auch mit Blick auf die Klimaziele konnte die Entlastungsmaßnahme der Bundesregierung punkten. Befragungen des hvv ergaben, dass fast jede und jeder zweite Befragte im Besitz eines 9-Euro-Tickets war. 54 Prozent derjenigen, die ein 9-Euro-Ticket besaßen, gaben an, ihren Pkw seit dem 1. Juni seltener genutzt zu haben. Für 12,3 Prozent der Fahrten wäre ohne das 9-Euro-Ticket nicht der hvv, sondern das Auto genutzt worden. Dies entsprach im Aktionszeitraum einer monatlichen Einsparung von sechs Millionen verlagerten Fahrten. Die CO₂-Einsparung durch das 9-Euro-Ticket lag somit bei monatlich 20 bis 25.000 Tonnen.

Für uns als HOCHBAHN brachte das 9-Euro-Ticket zudem wichtige Erkenntnisse. Während wir auf dem Weg zur Mobilitätswende bislang vor allem das Leistungsangebot im Blick hatten, zeigte sich, dass ein attraktiver Preis und das einfache Angebot – mit deutschlandweiter Gültigkeit – ebenfalls wichtige Faktoren sind.



Vorrangig digital, aber auch in eigener hvv Optik als Karte verfügbar: das Deutschlandticket.

Deshalb haben wir uns gemeinsam mit dem hvv für einen starken Nachfolger des 9-Euro-Tickets eingesetzt. Das Deutschlandticket für 49 Euro monatlich ist nun der neue Tarif, von dem Millionen Menschen im Land profitieren werden. Wir sind überzeugt: Zusammen mit dem wichtigen und notwendigen Ausbau der Infrastruktur, ebnet dieses Ticket den Weg für den Wandel. Weg vom privaten Pkw, hin zu geteilter und klimafreundlicher Mobilität.

Gemeinsam günstig unterwegs sein – das geht jetzt im Sommer, Herbst, Winter und Frühling.



EINFACH ANY

NIE MEHR GEDANKEN MACHEN UMS RICHTIGE TICKET,
IMMER ZUM GÜNSTIGSTEN PREIS UNTERWEGS. DIE TICKET-
REVOLUTION FÜR DIE METROPOLREGION HAMBURG IST DA.
ENTWICKELT VON DER HOCHBAHN, AUSGEROLLT IN DREI
BUNDESLÄNDERN UND RUND 30 VERKEHRSUNTERNEHMEN.

3

Bundesländer
gehören zum
hvv Gebiet

30

Verkehrs-
unternehmen
sind mit
hvv Any
unterwegs

Einfach unterwegs sein. Ohne Tarifschungel. Mit hvv Any. Wer in der Metropolregion Hamburg im hvv unterwegs ist, braucht sich keine Gedanken mehr um Tarife, Tickets oder Tageskarten machen. Denn mit hvv Any ist das Ticket, das midtenkt, an den Start gegangen.

Any, das steht für Anyone, Anywhere, Anytime. Mit der neuen Ticketfunktion checken Fahrgäste beim Fahrtantritt in der hvv Any App einfach und schnell mit einem Wisch über den Button „Fahrt beginnen“ ein. Ab dann erfolgt die Erfassung aller Umstiege und auch das Auschecken bei Verlassen des Verkehrsmittels bzw. der Haltestelle automatisch.

Am Ende des Tages wird das günstigste Ticket für alle Fahrten abgerechnet. Klingt einfach? Ist es auch.

Entwickelt und umgesetzt wurde die intelligente Ticketfunktion von der HOCHBAHN für alle Verkehrsunternehmen im hvv. Denn hvv Any kann für alle Fahrten im hvv Netz mit drei Bundesländern, sieben Kreisen und knapp 30 Verkehrsunternehmen genutzt werden. Dazu gehören neben allen Bussen, U- und S-Bahnen, den Zügen von DB Regio, Metronom, Nordbahn und AKN auch die Fähren der HADAG.

Wir sind überzeugt, dass diese Tarifrevolution auch jetzt nach der Einführung des Deutschlandtickets hohe Relevanz haben wird. Denn besonders für Menschen, die den ÖPNV bislang nur gelegentlich nutzen, ist hvv Any ein enormer Komfortgewinn und baut Hürden zur Nutzung von Bus und Bahn ab.

Die Digitalisierung nutzen, um die Mobilität für Menschen zu vereinfachen – das ist unser Credo und zahlt voll auf die Mobilitätswende ein. Oder wie es unsere Kampagne zur App-Einführung ausdrückt: Tarif, Athen, auf Wiedersehen ...



Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 17

Und was bewegt dich?

Tarif, Athen, auf Wiederseh'n.

Jetzt hvv Any App runterladen
und nicht mehr über das richtige
Ticket nachdenken müssen.

hvv Any Das Ticket, das mitdenkt.

 hvv



Jetzt hvv Any App
downloaden!

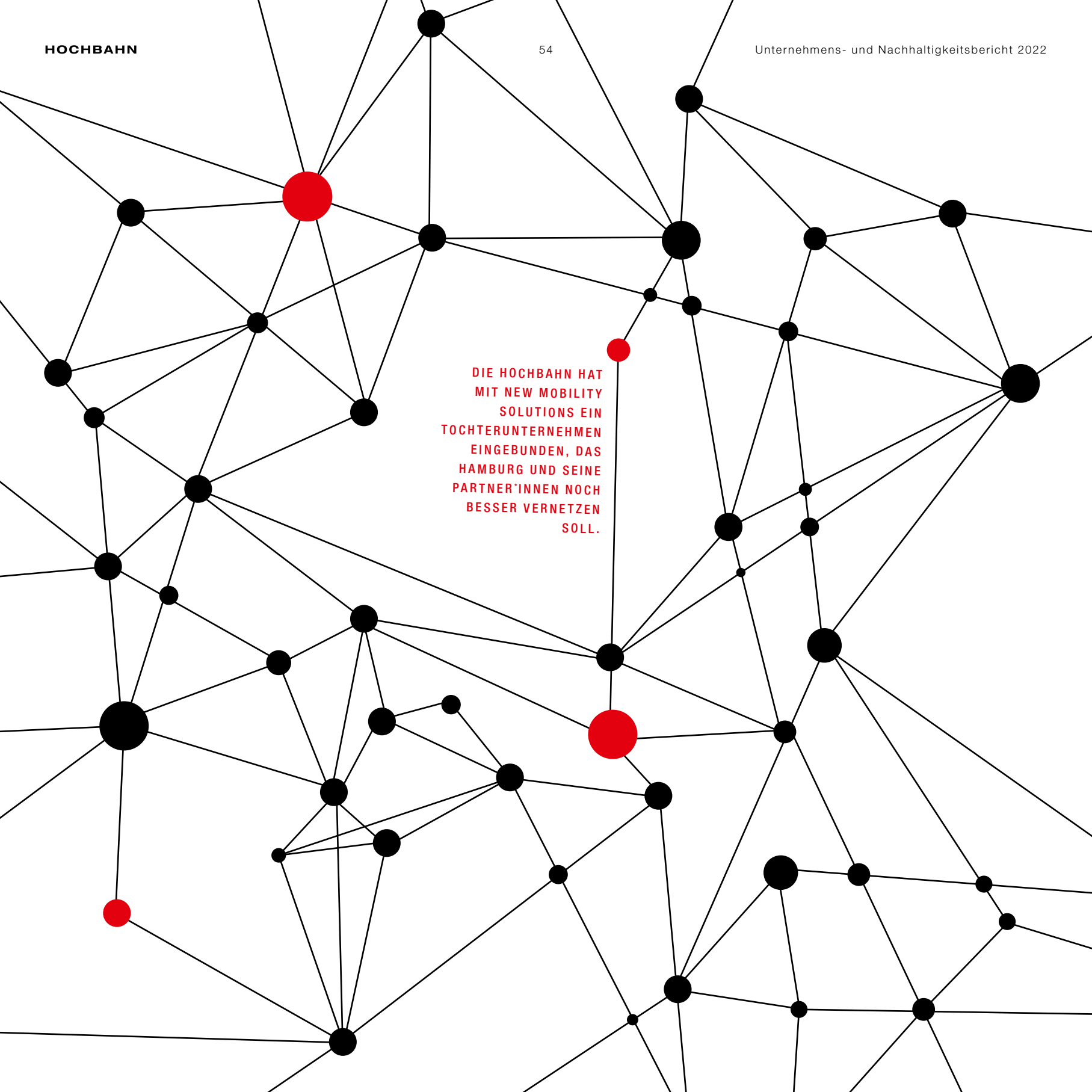
So wirbt der
hvv für die
neue von der
HOCHBAHN
entwickelte
Ticketfunk-
tion.



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



DIE HOCHBAHN HAT
MIT NEW MOBILITY
SOLUTIONS EIN
TOCHTERUNTERNEHMEN
EINGEBUNDEN, DAS
HAMBURG UND SEINE
PARTNER'INNEN NOCH
BESSER VERNETZEN
SOLL.

MISSION: MOBILITÄTS- WENDE

Für unser großes Ziel, in Hamburg mehr Mobilität bei weniger Verkehr zu realisieren, brauchen wir Innovationen. Nur wenn wir Mobilität neu denken, neue Lösungen entwickeln und erproben, können wir das Potenzial für einen einfachen und attraktiven Zugang zu nachhaltigen Angeboten voll ausschöpfen. Deshalb hat die HOCHBAHN im Sommer 2022 die NMS New Mobility Solutions GmbH etabliert. Sie ist unser Kompetenzzentrum für die digitale Mobilitätswende.

Die neue Gesellschaft soll die Zusammenarbeit innerhalb Hamburgs mit beteiligten Behörden, öffentlichen Unternehmen und Landesbetrieben, städtischen (Industrie-)Partnern und wissenschaftlichen Einrichtungen verbessern sowie eine nationale und internationale Vernetzung mit relevanten Playern

verstärken. Die Geschäftsführung der Tochtergesellschaft übernehmen Harry Evers, vormals Geschäftsführung der ITS Hamburg 2021 GmbH, und Malte Auer, Leitung Stabsbereich Politik und Strategie der HOCHBAHN.

Als Modellstadt wollen wir auch künftig nationale und europäische Leuchtturmprojekte und damit verbundene Fördergelder nach Hamburg holen. Dafür nutzt New Mobility Solutions die erfolgreich aufgebauten Strukturen, Prozesse und Netzwerke aus der ITS-Strategie und des ITS Weltkongresses, der 2021 in Hamburg stattfand.

Einen Coup landete New Mobility Solutions bereits mit dem Zuschlag für den UITP Global Public Transport Summit (Seite 38). Die Bewerbung um den weltweit wichtigsten Mobilitätskongress hatte sie für das Bewerberkonsortium, zu dem die HOCHBAHN gehörte, erfolgreich unterstützt und vorangetrieben.

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.



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden

+
Mehr
erfahren?





350
Tausend App
Downloads

100
Tausend
gebuchte
Sharing-
Fahrten

100%
hvv switch-
Punkte

Umsteigen,
einsteigen,
aussteigen:
1 von 100
hvv switch-
Punkten im
Hamburger
Stadtgebiet.

100 HVV SWITCH-PUNKTE, 350.000 DOWNLOADS

DIE BEWEGUNG WÄCHST

MIT HVV SWITCH DENKEN WIR DAS UNTERWEGSSEIN
NEU. UND VERBINDEN IMMER MEHR
MOBILITÄTSANGEBOTE UND SERVICES DER STADT.

Was hinter Hamburgs Mobilitätswende steckt? Immer eine bessere Alternative zum eigenen Auto bieten zu können. Einfach verfügbar. Einfach buchbar. Einfach vor Ort. Denn nur, wenn wir den klassischen ÖPNV mit Sharing- und On-Demand-Angeboten smart vernetzen, können wir unseren Kundinnen und Kunden immer das für sie gerade beste Mobilitätsangebot und ihren Privat-Pkw überflüssig machen.

Das ist das Ziel der von der HOCHBAHN entwickelten und betriebenen Plattform hvv switch. In nur einer App verbinden wir alle relevanten Mobilitätsangebote der Stadt. Registrierung, Reservierung, Buchung und Bezahlung: läuft alles über hvv switch. Im Sommer 2020 mit hvv Ticketangeboten und dem Ride-Sharingdienst MOIA gestartet, sind mittlerweile auch Autos der Carsharing-Anbieter SIXT Share und MILES sowie die E-Scooter von TIER und Voi buchbar. Die Verknüpfung von hvv switch mit

Google Maps ermöglichte bundesweit erstmals den ÖPNV-Ticketkauf direkt aus der Google Navigation heraus. Bis März 2023 wurde hvv switch bereits rund 350.000 Mal installiert und rund 100.000 Sharing-Fahrten gebucht.

Neben der App als digitalem Zuhause für den Hamburg-Takt, sind die hvv switch-Punkte als Stellflächen für Sharingangebote in der Stadt entscheidend. Davon gibt es heute bereits 100 Stück – Tendenz steigend. An U- und S-Bahn-Haltestellen und direkt in bestehenden und neuen Wohnquartieren sind die Mobilitätspunkte ein wesentlicher Bestandteil von hvv switch. Mit ihnen lässt sich die Nutzung der Sharingangebote noch verlässlicher und komfortabler gestalten. Seit Ende 2022 sind nach einer Pause auch wieder die Autos von SHARE NOW auf den hvv switch-Punkten zu finden. Somit steht den Nutzerinnen und Nutzern der hvv switch-Punkte

hamburgweit nun schon eine Flotte von über 3.200 Carsharing-Fahrzeugen zur Verfügung.

Auch die Zahl der Ladepunkte für elektrisches Carsharing in Hamburg steigt rasant an. Das größte E-Sharing-Hub Europas ist im Frühjahr 2023 mit 120 Ladepunkten am Flughafen Hamburg eröffnet worden.

Die Bewegung wächst. Denn unser Team arbeitet bereits an der Integration von SHARE NOW und dem StadtRAD in die hvv switch-App. Auch unsere neue Ticketfunktion hvv Any (Seite 52) soll perspektivisch integriert werden.

Was hinter Hamburgs Mobilitätswende steckt? hvv switch.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 17



Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum



Industrie,
Innovation und
Infrastruktur



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden



Maßnahmen
zum
Klimaschutz

ERFOLGREICH AUFGESTELLT

**NACHHALTIG UNTERWEGS SEIN,
DAS VERBINDET DEN FC ST. PAULI
UND HVV SWITCH. DESHALB STIEG
DIE MANNSCHAFT IM SEPTEMBER
2022 ZUM HEIMSPIEL IN EINEN
HOCHBAHN E-BUS.**

Schon lange bevor die „Hells Bells“ der Mannschaft des FC St. Pauli vor dem Anpfiff so richtig Schub geben konnten, wurde es am 11. September 2022 rund ums Millerntor-Stadion elektrisierend. Denn zum Zweitliga-Heimspiel gegen den SV Sandhausen reiste der Kiezclub nicht mit dem gewohnten Mannschaftsbus, sondern mit einem E-Bus der HOCHBAHN an.

Hintergrund: Der FC St. Pauli und hvv switch riefen zum autofreien Spieltag auf. Denn kaum ein Stadion in Deutschland ist so gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar wie das Millerntor. Unsere U3-Haltestellen St. Pauli und Feldstraße sind nur wenige Meter von den Eingangs-toren entfernt, auch die U2-Haltestelle Messehallen und die S-Bahn-Station Reeperbahn liegen fußläufig zum Stadion, zudem halten mehrere Buslinien ringsherum. Wer mit dem Fahrrad zum Fußball kommen möchte, findet mit den zuletzt ausgebauten Radwegen im Viertel nicht nur bessere Bedingungen auf der Straße vor, sondern am Stadion auch kostenlose bewachte Fahrradparkplätze. Und auch mit dem E-Scooter geht's schnell zum Spiel.

Kurzum: Wer nicht aus gesundheitlichen o.ä. Gründen auf das Auto angewiesen ist, kommt mit dem hvv (oder per Fahrrad, E-Scooter und zu Fuß) ganz bequem und umweltfreundlich zum Kiezclub. Dies rückten St. Pauli und hvv switch im Rahmen ihrer seit 2020 bestehenden Kooperationspartnerschaft in den Fokus.

In typischer St.-Pauli-Optik wurde der E-Bus im Hamburger Stadtbild schnell zum beliebten Fotomotiv. Denn der mit Vereinswappen, Totenkopf und hvv switch Logo gebrandete Bus ging anschließend in den normalen Linienbetrieb.

Das Team Mobilitätswende
am Millerntor: FC St.
Paulis Präsident Oke Göttlich
(v.l.), Vizepräsidentin
Esin Rager, HOCHBAHN-
Vorstandsvorsitzender Henrik
Falk und der gebrandete E-Bus.





Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum



Industrie, Innovation und Infrastruktur



Nachhaltige Städte und Gemeinden



Maßnahmen zum Klimaschutz

U3				
	U2 	 Ausgang Exit	BUS TAXI	 WC
Kuala Schlumpur				Bus und Bahn fahren, CO ₂ sparen. #SteigEinBeimKlimaschutz

U3	
Saharalandstraße	
Bus und Bahn fahren, CO ₂ sparen. #SteigEinBeimKlimaschutz	
 Ausgang Exit	BUS
 WC	 Saarlandstraße • Wiesendamm Jarrestraße • Hellbrookstraße • Stadtpark

	São Pauli			U3
Eingang Heiligengeistfeld		Aufzug am Eingang Millerntorplatz		
Bus und Bahn fahren, CO ₂ sparen. #SteigEinBeimKlimaschutz				

Für drei Tage
bekamen
14 Haltestellen
im hvv Gebiet
neue Namen,
die auf den
Klimawandel
aufmerksam
machen sollten.

WIE DER KIEZ NACH SÃO PAULI UND DER STADTPARK AN DIE SAHARALANDSTRASSE KAM

Waren Sie schon mal an der Saharalandstraße? Oder sind mit der U3 nach São Pauli oder Steppendorfer Baum gefahren? Nein? Dann waren Sie vom 7. bis 9. November 2022 wohl nicht in Hamburg mit uns unterwegs.

Anlässlich der Weltklimakonferenz in Ägypten wollten wir im hvv gemeinsam mit der S-Bahn und den Verkehrsbetriebern Hamburg-Holstein (VHH) auf die konkreten Bedrohungen des Klimawandels – auch für Hamburg – aufmerksam machen. Denn steigende Meeresspiegel, anhaltende Trockenheit und extreme Hitze werden auch bei uns im Norden tiefgreifende Folgen haben.

EINE HVV AKTION ZUM KLIMAWANDEL BEWEGTE IM NOVEMBER 2022 DIE STADT

Insgesamt 14 U-Bahn-, S-Bahn- und Bushaltestellen wurden deshalb für drei Tage umbenannt. Weitere Beispiele: Aus der Haltestelle Schlump wurde „Kuala Schlumpur“, die S-Bahn-Haltestellen Rotenburgsort und Hammerbrook hießen plötzlich „Tropenburgsort“ und „Havannerbrook“, unsere Busse hielten beispielsweise an der „Trabrennbahn Balearenfeld“. Eine Aktion, die medial und bei unseren Fahrgästen für viel Aufmerksamkeit sorgte – und es sogar als Quizfrage in die ARD-TV-Show „Wer weiß denn sowas?“ schaffte.

Doch noch viel wichtiger: Wir produzieren nicht nur starke Bilder, sondern auch immer weniger CO₂. Denn der Mobilitätssektor ist ein wichtiger Hebel, um Hamburgs CO₂-Fußabdruck deutlich zu reduzieren. Schon heute leistet jede Fahrt im hvv einen Beitrag zum Klimaschutz: Alle U- und S-Bahnen fahren bereits mit 100 Prozent Ökostrom, schon heute sind mehr als 200 batterieelektrische Busse im hvv unterwegs. Bis 2030 wird die vollständige Umstellung auf emissionsfreie Busse in Hamburg abgeschlossen sein, allein damit werden jährlich etwa 113.000 Tonnen CO₂ eingespart (Seite 42).



Hochwertige
Bildung

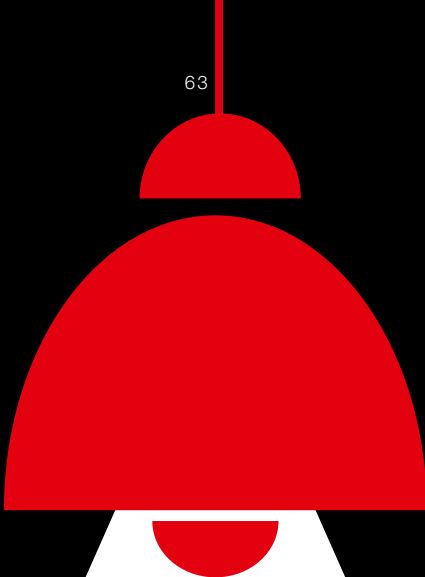


Maßnahmen
zum
Klimaschutz

KRAFT- AKT IN DER KRISE

WIE ES UNS 2022 GELANG,
MIT KURZFRISTIGEN
MASSNAHMEN RUND
SIEBEN GIGAWATTSTUNDEN
ENERGIE EINZUSPAREN.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf Seite 29



Die Auswirkungen des Ukraine-Krieges machten 2022 auch vor unserem Unternehmen keinen Halt. Im Zuge der Energiekrise stiegen die Kosten für Diesel (Busse) auf 37,6 Millionen Euro (2021: 26,5 Mio. Euro) und für sonstige Energie wie Fernwärme und Heizöl auf fünf Millionen Euro (2021: 3,4 Mio.). Preissteigerungen beim Stromeinkauf werden durch einen auf ein Jahr festgeschriebenen Preis erst 2023 sichtbar.

Als öffentliches Unternehmen sehen und sehen wir uns in einer besonderen Verantwortung, zahlreiche Maßnahmen zur Einsparung von Energie umzusetzen. Neben technischen Möglichkeiten, wie der Absenkung der Temperatur in Büros auf 19 Grad Celsius und in Werkstätten auf 18 Grad Celsius, das Absenken der Temperaturen in U-Bahn-Fahrzeugen oder das Ausschalten von Effektbeleuchtungen an Haltestellen, Brücken und Viadukten, starteten wir 2022 interne Kampagnen in Betrieb und Verwaltung. Denn sowohl für unsere Fahrerinnen und Fahrer auf Strecke in Bussen und U-Bahnen als auch in den Büros konnten wir nennenswerte Einsparpotenziale identifizieren.

Vor allem die zentralisierten Maßnahmen hatten bereits einen großen messbaren Effekt. So konnten im vergangenen Jahr 6,9 Gigawattstunden Energie eingespart werden. Die Herabsenkung der Raumtemperatur in Betriebs- und Verwaltungsgebäuden machte dabei mit 5,5 Gigawattstunden den größten Anteil aus. Auch das Absenken der Heizkurve in den U-Bahn-Fahrzeugen hatte eine erhebliche Wirkung (1,2 Gigawattstunden).

Diese Maßnahmen sparten insgesamt Kosten von rund 600.000 Euro ein – und verbesserten dank gesenktem CO₂-Ausstoß auch den CO₂-Fußabdruck der HOCHBAHN. Mehr als ein Nebeneffekt, denn bis 2030 wollen wir zum klimaneutralen Unternehmen werden. Schon heute beziehen wir ausschließlich zu 100 Prozent zertifiziertem Ökostrom.



FÜR HAMBURG FAHREN WIR WAS AUF

**WEIL WIR ALLE
MENSCHEN VORAN-
BRINGEN WOLLEN –
UND VERANTWOR-
TUNG LEBEN**

Klar, wir haben eine besondere Verantwortung für die Menschen unserer Stadt. Schließlich bringen wir rund 1,2 Millionen Fahrgäste täglich von A nach B. Doch für uns endet die Reise nicht an den Türen von Bussen und U-Bahnen. Wir sind auch für diejenigen unterwegs, die dringend Hilfe brauchen. Deshalb setzen wir unser Wissen, unser Netzwerk und unsere Infrastruktur ein, um an gesellschaftlichen Aufgaben wie Wegen aus der Obdachlosigkeit oder der Integration benachteiligter Gruppen in den Arbeitsmarkt mitzuwirken.

Ein Beispiel für direkte Hilfe ist unser Wärmebus in Kooperation mit der Hamburger Hilfsorganisation Hanseatic Help. Dieser sammelt im Herbst und Winter Sachspenden wie warme Kleidung, Schlafsäcke oder Zelte, um obdachlosen Menschen in unserer Stadt durch den Winter zu helfen. Die HOCHBAHN unterstützt die Aktion bereits seit mehreren Jahren mit einem dafür eingesetzten Bus, der als mobile Spendenannahmestelle dient, und mit Dual Studierenden, die vor Ort die Spenden entgegennehmen.

2022 konnten wir zusätzlich mit eigenen Sachspenden helfen. Wegen einer neuen Dienstkleidung wurden einige Teile der vorherigen Winterausstattung nicht mehr benötigt. Anstatt diese zu entsorgen, haben wir rund 700 gefütterte Jeans und etwa 450 Fleecejacken als Neuware an Hanseatic Help übergeben.

+
Hier erfahren
Sie mehr zu
unserem gesell-
schaftlichen
Engagement.





Ein Herz für
Hamburg: Für
Menschen,
die Hilfe
benötigen,
sind wir mit
verschiedenen
Aktionen
unterwegs.

Mit unserem Integrationsprojekt zur Ausbildung von Geflüchteten zu Busfahrerinnen und Busfahrern eröffnen wir seit 2017 neue Perspektiven für Menschen, die ihre Heimat verlassen mussten. 2022 startete erneut ein Ausbildungskurs mit Fahrschulunterricht, dem Erwerb des Pkw-Führerscheins, Deutschkursen, einer sechsmonatigen Ausbildung zum Erwerb des Busführerscheins und anschließend einem mehrmonatigen Praktikum auf einem unserer Betriebshöfe.

Als eine von sieben Hamburger Firmen sind wir zudem Mitglied der Initiative NEUSTART und finanzieren 30 Ausbildungsplätze pro Jahr in industriellen Metall- und Elektroberufen für sozial benachteiligte Jugendliche.

+
Mehr dazu in
der GRI-Bilanz
auf **Seite 57**



Gesundheit
und
Wohlergehen



Nachhaltige
Städte und
Gemeinden

ECHT GUT BERATEN!

650

Beratungs-
gespräche
in 2022

345

Kolleg*innen
unterstützt

**UNSERE BETRIEBLICHE
SOZIALBERATUNG UNTERSTÜTZT
HOCHBAHNERINNEN UND
HOCHBAHNER IN SCHWIERIGEN
LEBENSLAGEN. UND WURDE
FÜR IHRE ARBEIT 2022
AUSGEZEICHNET.**

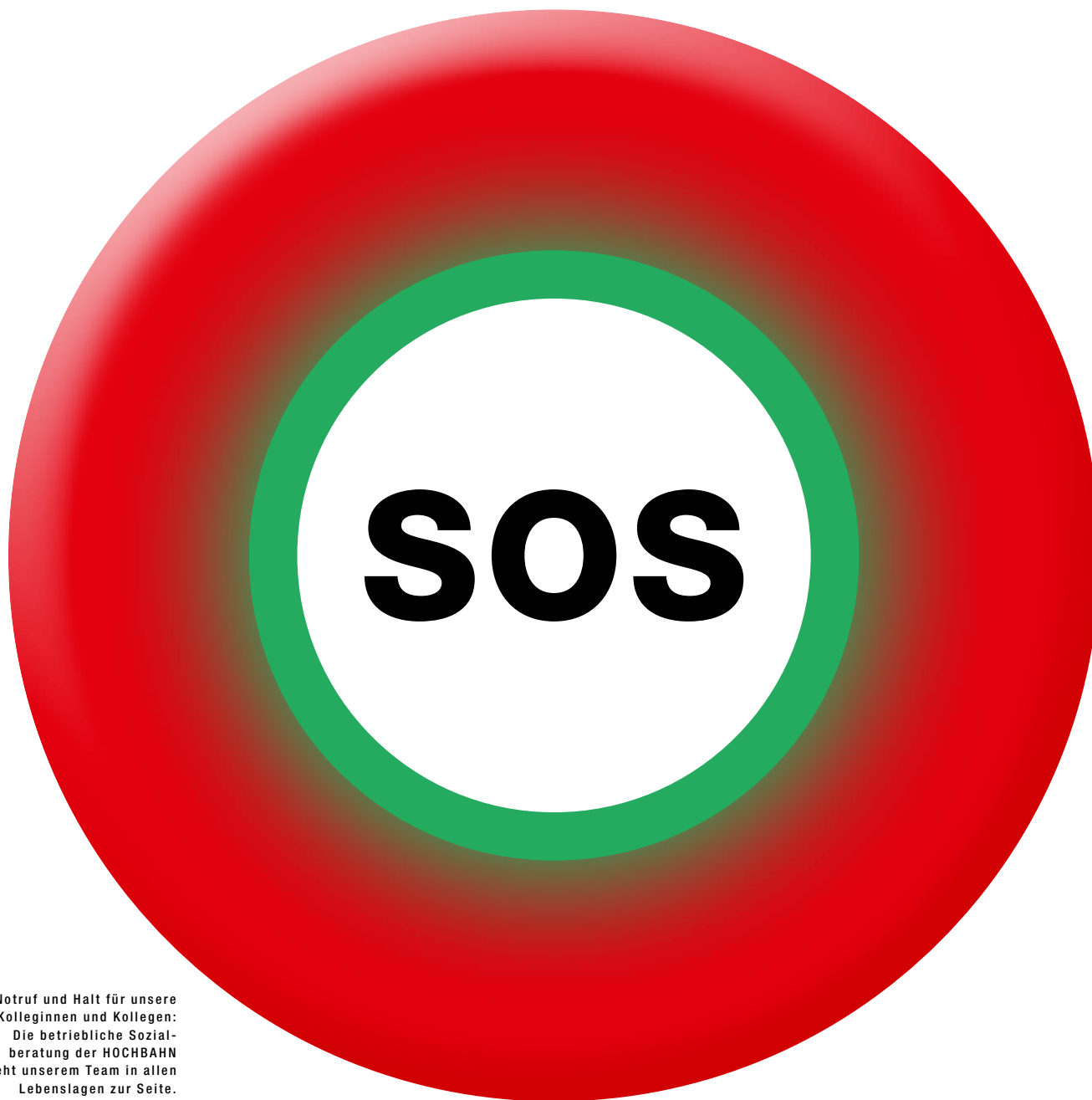
Eine Mobilitätswende funktioniert nur mit starken Mobilitätswender*innen. Und weil wir wissen, was wir an unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern haben, fahren wir für unser Team nicht nur berufliche Weiterbildungen und Work-Life-Balance-Angebote auf, sondern bieten auch in persönlichen Krisenzeiten eine Reihe an Unterstützungsangeboten. Dazu gehört vor allem unsere betriebliche Sozialberatung.

Vertrauensvoll, professionell und ausgezeichnet berät sie Kolleginnen und Kollegen nach Unfällen, in persönlichen und beruflichen Krisen oder Konflikten. Diese besondere Leistung sieht man auch außerhalb des Unternehmens, denn die betriebliche Sozialberatung der HOCHBAHN wurde 2022 mit dem Qualitätssiegel des Berufsverbands der Betrieblichen Sozialarbeit e.V. (bbs) ausgezeichnet.

Kriterien für die Auszeichnung waren unter anderem die Grundqualifikation und Berufserfahrung unserer Berater*innen. Ebenso wurden Strukturen und Prozesse wie die Einhaltung der Schweigepflicht und der Datenschutzbestimmungen, Arbeitsausstattung, Fortbildungen und

Mitarbeit in regionalen und fachlichen Gremien genauer betrachtet. All diese Anforderungen erfüllt die Betriebliche Sozialberatung der HOCHBAHN, sodass die Zertifizierungskommission das Qualitätssiegel, das nur wenige Sozialberatungen vorweisen können, an uns vergeben hat.

Ein Angebot, das gut ankommt: Allein im Jahr 2022 wurden rund 650 Beratungsgespräche geführt und 345 Kolleginnen und Kollegen unterstützt.



**Notruf und Halt für unsere
Kolleginnen und Kollegen:
Die betriebliche Sozial-
beratung der HOCHBAHN
steht unserem Team in allen
Lebenslagen zur Seite.**



**Gesundheit
und
Wohlergehen**



**Menschen-
würdige
Arbeit und
Wirtschafts-
wachstum**



WIR

**MACHEN MENSCHEN
MOBILITÄT MÖGLICH**



**JEDEN TAG SIND
WIR DRAUSSEN
UNTERWEGS.
MACHEN MENSCHEN
MOBILITÄT
MÖGLICH.**

Jeden Tag sind wir draußen unterwegs. Machen Menschen Mobilität möglich. Seit 111 Jahren sind die Hochbahnerinnen und Hochbahner für Hamburg im Einsatz. Ob am Steuer von Bus und Bahn, mit Pioniergeist für neue Wege, Wagen und Wandel, in Werkstatt oder Verwaltung:

Verbindungen sind das, was uns alle verbindet. Und zwar nicht nur die auf Straße oder Schiene. Sondern vor allem zwischen Menschen.

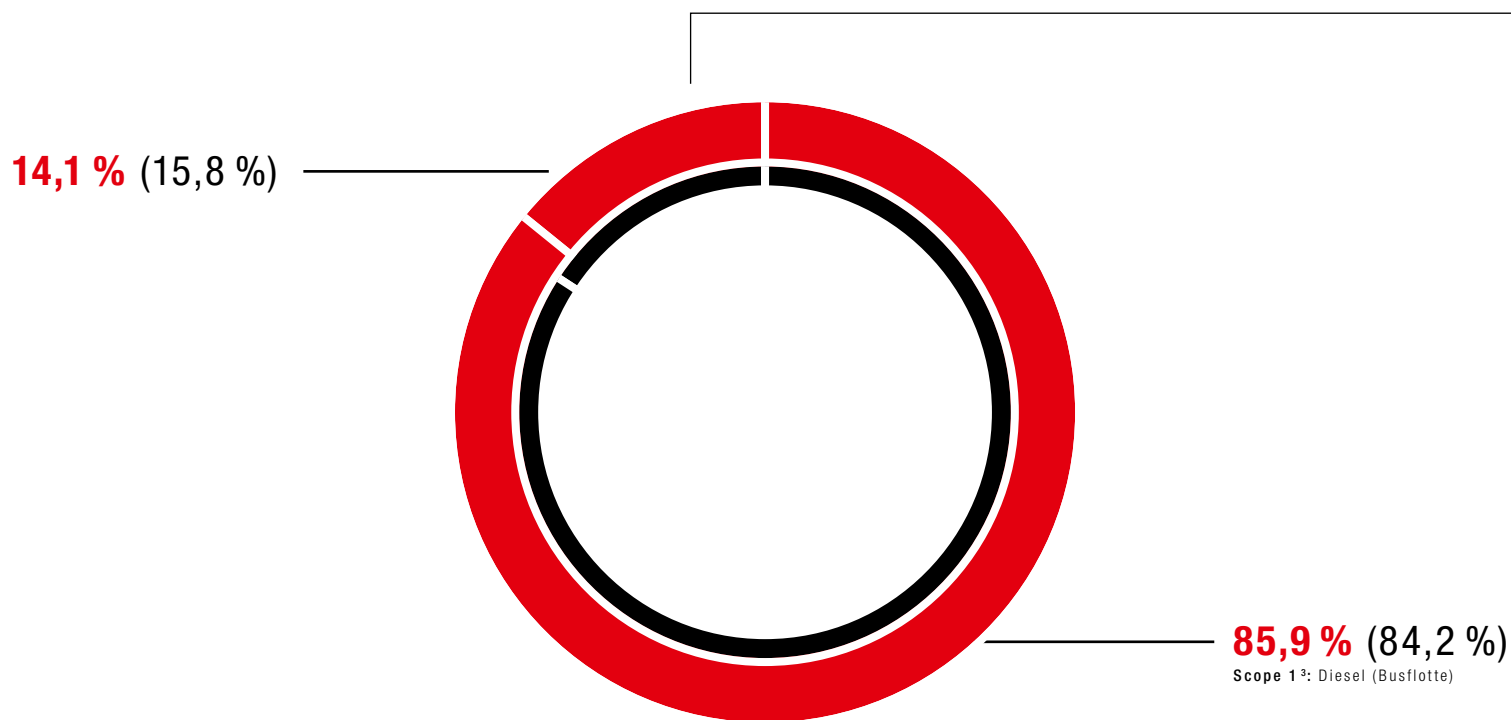
Über 6.300 Hochbahnerinnen und Hochbahner halten auch in diesen herausfordernden Zeiten Kurs. Und zusammen. Gemeinsam als Team bringen wir Hamburg voran. Und in eine klimafreundliche Zukunft.

Dafür tritt diese nächste Generation von Pionierinnen und Pionieren an. Um die Mobilitätswende in Hamburg Wirklichkeit werden zu lassen.

Kyra Wilke, Mirso Nabo, Lucia Sannoussi, Finn-Eric Bleck, Liridona Yesil, Benjamin Hochwald, Christina Kraft, Jan Gahl sind Auszubildende der HOCHBAHN und stehen hier stellvertretend für unsere über 6.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Hamburg künftig klimaneutral bewegen werden.

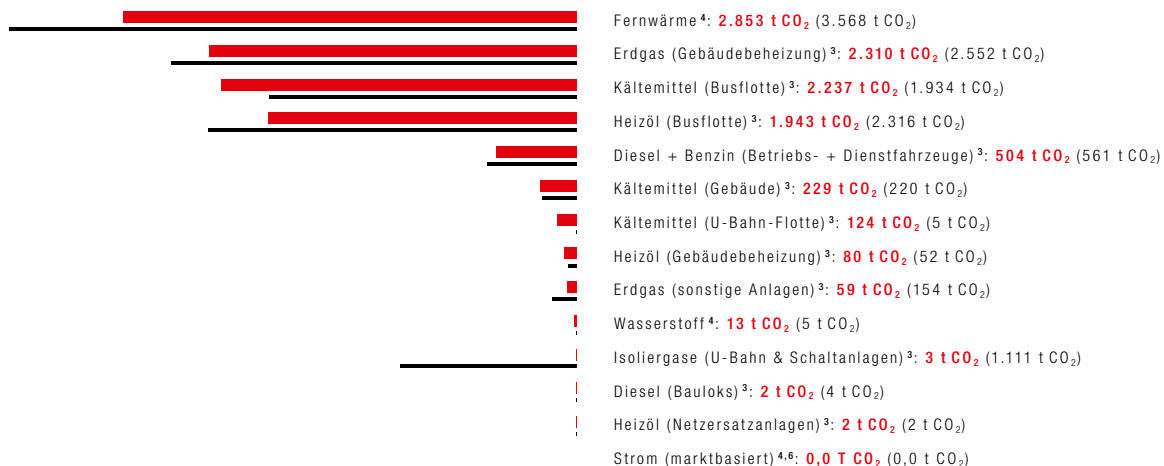
UNSER CO₂-FUSSABDRUCK ¹

(2022: 73.525 t CO₂; 2021: 78.889 t CO₂)



● 2022²

● 2021⁵



¹ Erhebung seit 2019. Emissionsfaktoren der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft Leitstelle Klima (Stand: April 2022) Ausnahmen

– Kältemittel und Isoliergase: Emissionsfaktoren des Weltklimarates (5. Sachstandsbericht) und Umweltbundesamt (2022)
– Wasserstoff: 13,62 kg CO₂e pro kg Wasserstoff auf Basis des aktuellen Bezugs (Beiprodukt der Chlor-Alkali-Elektrolyse)

² Vorläufige Zahlen für Strom (400 V), Fernwärme und Erdgas (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 2022 bei 60.053 Tonnen CO₂ (2021: 59.912).

HOCHBAHN IM ÜBERBLICK

	2022	2021	2020
Finanzinformationen (in Mio. €)			
Umsatzerlöse	492,8	438,9	458,2
Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die HGV	162,0	150,5	113,4
Kostendeckungsgrad (in %)	80,9	80,8	84,7
Anlagevermögen	1.744,6	1.648,3	1.498,8
Bilanzsumme	2.052,0	2087,8	1.701,0
Bruttoinvestitionen	327,1	327,5	224,4
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter¹			
	6.330	6.284	6.308
Busverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	188,3	139,0	147,1
Personenkilometer (in Mio.)	585,7	432,3	457,8
Investitionen (in Mio. €)	60,3	64,8	41,5
Busse	1.073	1.106	1.107
Linien	115	116	119
Haltestellen	1.421	1.452	1.425
Schienerverkehr			
Fahrgäste (in Mio.)	195,8	146,8	163,9
Personenkilometer (in Mio.)	1.169,0	876,4	978,5
Investitionen (in Mio. €)	259,3	252,2	174,4
U-Bahn-Wagen	1.037	995	929
Linien	4	4	4
Haltestellen	93	93	93

¹ Stand am 31.12. inklusive Vorstände und Auszubildende.

IMPRESSUM

Herausgeberin

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

Redaktionelle Mitarbeit:

Dr. Christian Priemer,
Bereich Nachhaltige Entwicklung

Fotografie und Visualisierungen

Thomas Hampel, David Goltz,
Cahid Aylar, Thies Rätzke, HOLON GmbH,
Krafft Angerer, Axel Heimken,
büro+staubach, Mediaserver Hamburg,
Mediaserver Hamburg/Christian Brandes,
ViSU-L

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. Deshalb 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 hat das hier ausgewählte Papier beispielsweise einen Recyclinganteil von mindestens 30% und ist von FSC, Green-e sowie Green Seal zertifiziert. Zudem wird bei der Produktion dieses Papiers im Vergleich zu herkömmlichen Papiersorten dank eines besonders nachhaltig gestalteten Herstellungsprozesses gut 90 % Wasser eingespart.

**WIR
SIND
DIE
HOCHBAHN**



