2012

Geschäftsbericht
Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG

VHH
Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG

Die VHH online

Sie möchten mehr über die VHH erfahren? Dann besuchen Sie uns auf unserer Homepage **www.vhhbus.de** oder bei Facebook: **www.facebook.com/vhhbus**. Beispiele für Umweltschutz-Maßnahmen, ein Einblick in den Tarifvertrag Demografischer Wandel, die Historie der VHH und Berichte über aktuelle Aktivitäten der VHH sind Themen, über die wir Sie hier informieren – herzlich willkommen!

Wohlfühlen

Busbeschleunigung

Umweltfreundlich

Mobilitätsberatung

WLAN

Kundenzufriedenheit

Elektromobilität

[Inhaltsverzeichnis]

Inhalt

4 Grußwort des Staatsrates

5 Zahlen und Fakten

6 Liebe Leserinnen und Leser

8 WLAN und andere Angebotsverbesserungen ließen Kundenzufriedenheit weiter steigen

11 Der Kundendienstleister im Fahrdienst und der Tarifvertrag Demografischer Wandel – zwei tarifliche Meilensteine

12 Via Bus – das Engagement der VHH für die Busbeschleunigung

13 Elektrobus-Tests und Elektro-Smarts – die VHH geht erfolgreich neue Wege

14 Premium-Linien und individualisierte Direktakquise für noch mehr Fahrgäste

16 Klein und Groß unterwegs – Die HVV-Schulberatung und die Mobilitätsberatung für Senioren

18 Die Finanzen der VHH im Überblick

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG

21 Fahrzeuge und Beteiligungen VHH

22 Bilanz VHH

24 Gewinn-und-Verlust-Rechnung VHH

25 Aufsichtsrat

26 Busliniennetz der VHH

28 Organigramm

31 Impressum

Grußwort des Staatrates

Die Bevölkerung in der Metropolregion Hamburg wächst, und immer mehr Menschen steigen auf öffentliche Verkehrsmittel um. Die Antwort darauf liegt auf der Hand: Wir müssen die Kapazitäten im ÖPNV deutlich steigern. Der Senat hat vor diesem Hintergrund das Programm zur Optimierung des Bussystems auf den Weg gebracht. Mehr Kapazitäten, mehr Komfort und Barrierefreiheit, mehr Pünktlichkeit und kürzere Reisezeiten werden die Attraktivität der heute schon stark frequentierten MetroBus-Linien bis zum Jahr 2020 weiter steigern.

Zu einem modernen Bussystem gehört aber noch mehr. Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG setzt als innovatives Verkehrsunternehmen immer wieder Maßstäbe im Sinne der Kundenorientierung. Bücherregale in den Bussen überzeugen ebenso wie das WLAN-Angebot. Um die Anforderungen der Energiewende zu bewältigen, ist die enge Zusammenarbeit mit Fahrzeugherstellern unabdingbar – auch hier überzeugt die VHH mit diversen Testbetrieben verschiedener Elektrobus-Typen. 2013 wird die VHH Hamburgs ersten Linienbus mit rein elektrischem Antrieb bestellen.

Die VHH steht für eine über 100-jährige Erfahrung mit dem richtigen Blick in die Zukunft und einer starken Innovationskraft. Ich wünsche dem Unternehmen weiterhin so viel Erfolg, immer wieder neue, zukunftsweisende Ideen und natürlich steigende Fahrgastzahlen.

Andreas Rieckhof
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Zahlen und Fakten

	2010	2011	2012
Fahrgäste (in Mio.)	104,6	105,7	106,0
Absatzleistung (in Tkm)	32.745	31.912	32.426
Linien innerhalb des HVV	152	152	153
Linien außerhalb des HVV	1	1	1
Mitarbeiter (Konzern)	1.569	1.598	1.653
Omnibusse (Konzern)	583	578	558
Umsatzerlöse (in Mio.)	97,0	94,9	106,7

[Liebe Leserinnen und Leser,]

viele große Projekte konnte die VHH im Jahr 2012 erfolgreich umsetzen. Ein wichtiger Meilenstein war die Verschmelzung der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG und der Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH zu einem Unternehmen. In der Hand halten Sie den ersten Geschäftsbericht mit dem konsolidierten Jahresabschluss. Da die internen Strukturen bereits in den Jahren zuvor entsprechend verändert worden waren, konnte die Fusion wie geplant erfolgreich zum 1. Dezember vollzogen und ins Handelsregister eingetragen werden. Seitdem firmiert das neue Unternehmen unter dem Namen Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG. Die dezentrale Organisationsform, die 2009 eingeführt wurde und den Betriebshöfen vor Ort viel Entscheidungsspielraum gibt, bleibt bestehen. So kann auf die regional sehr unterschiedlichen Gegebenheiten und Ansprüche unserer Fahrgäste und Auftraggeber optimal eingegangen werden.

Unsere Kundinnen und Kunden standen natürlich im Sinne des 2009 ausgerufenen Perspektivwechsels weiterhin im Fokus – der Fahrgast soll sich bei uns wohlfühlen. Die Linien 3, 31 und 135 wurden deshalb als Pilotlinien auserkoren. Hier setzen wir neue Ideen, von denen die Fahrgäste profitieren, als Erstes um. Ein erfolgreiches Beispiel ist das kostenlose WLAN im Bus. 25 Fahrzeuge der Linien 3 und 31 wurden mit Routern ausgestattet, so dass unsere Kunden hier kostenlos im Internet surfen können. Die Presseresonanz und das Kundenfeedback waren sehr positiv.

Ein weiterer, großer Meilenstein war die Einführung des „Kundendienstleisters im Fahrdienst“. Die Mitarbeiterschulungen 2012/2013 stellten das in den Fokus. Die Erwartungen des Unternehmens für noch serviceorientierteres Handeln wurden in diesen Schulungen nahegebracht. Anschließend konnten die Fahrer und Fahrerinnen eine Prüffahrt absolvieren. Wer die Anforderungen erfüllt, darf sich fortan Kundendienstleister im Fahrdienst nennen und wird eine Tarifstufe höher eingruppiert. Dass diese Standards auch in der Folge eingehalten werden, stellt ein auf Dauer angelegtes Mystery-Shopping sicher. Dieses Vorgehen ist republikweit einmalig.

Ein weiteres wichtiges Thema war und ist das Projekt Busbeschleunigung – eine Initiative der Hansestadt Hamburg, worin die VHH stark involviert ist. Angesichts der großen Bedeutung des Busverkehrs in Hamburg und der permanent steigenden Fahrgastzahlen hat Hamburg beschlossen 259 Millionen Euro in die Busbeschleunigung zu investieren. Hiervon profitieren im ersten Schritt insbesondere Fahrgäste der Linien 2, 3 und 21 der VHH. Mit den verkehrslenkenden Maßnahmen und Baumaßnahmen im Straßenraum wird als Erstes die MetroBus-Linie 3 beschleunigt werden. Sie ist seit der Verlängerung bis Tiefstack mit 30.000 Fahrgästen täglich die nachfragestärkste Linie der VHH und wird angesichts der großen Bauvorhaben in Altona und Bahrenfeld weiter an Bedeutung gewinnen.

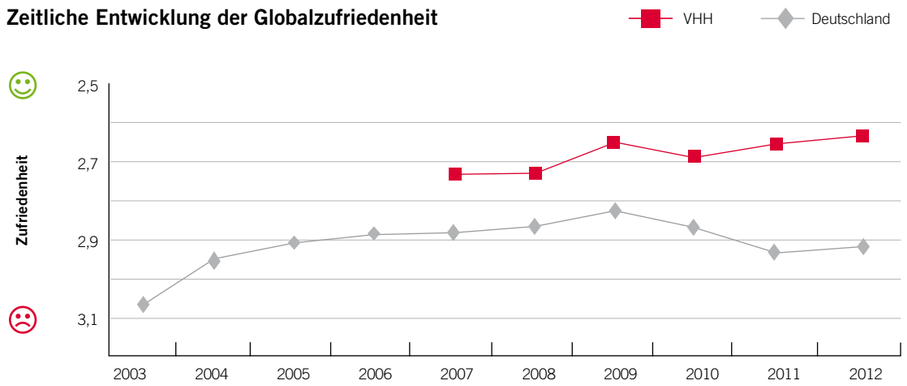
Im Bereich der Technik galt unser ganzes Augenmerk der E-Mobilität. Die VHH steht vor der Anforderung, ab dem Jahr 2020 nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen. Der Kontakt zu möglichen Lieferanten wurde intensiviert. Kleinbusse mit reinem E-Antrieb wurden von uns getestet. Noch sind auf dem Markt der Fahrzeuge keine Gelenkbusse mit E-Antrieb lieferbar, aber Ziel der VHH ist es nach wie vor, ein Konzept für den Einsatz energieoptimierter Batteriebusse auf der MetroBus-Linie 3 zu entwickeln.

In der Summe kann die VHH auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurückblicken – auch in finanzieller Hinsicht. Die Einnahmen sind durch die erneut gestiegenen Fahrgastzahlen deutlich gewachsen. Einmaleffekte durch die Verschmelzung, nachträglich zugeschiedene Fahrgeldeinnahmen aus den Vorjahren sowie Mehreinnahmen aufgrund der Einführung des kontrollierten Vorneeinstiegs und der damit gesunkenen Schwarzfahrerquote führten zu einem außergewöhnlich niedrigen Defizit in Höhe von 8,1 Mio. Euro (im Vorjahr: 18,8 Mio. Euro). Der Kostendeckungsgrad der VHH für 2012 liegt somit bei 93,7 Prozent.

Die Messlatte für das kommende Jahr liegt somit hoch. Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit unserem Angebot soll weiter steigen – zunehmende Fahrgastzahlen sind unser wichtigstes Anliegen. Die E-Mobilität wird auch im Jahr 2013 eines unserer wichtigsten Themen bleiben, ebenso wie die Busbeschleunigung. Bei alledem verfolgen wir das Ziel, die Kosten stabil zu halten – eine Herausforderung, der wir uns mit Engagement und Leidenschaft stellen.

Ihr Dr. Thomas Becker und Ihr Toralf Müller

Zeitliche Entwicklung der Globalzufriedenheit



Quelle: Kundenbarometer ÖPNV Deutschland 2003–2012

[WLAN und andere Angebotsverbesserungen ließen Kundenzufriedenheit weiter steigen]

Die VHH handelt mit der Überzeugung, dass die tägliche Dienstleistung für die Kunden im ÖPNV noch interessanter gestaltet und der modernen Entwicklung Rechnung getragen werden muss. Jährlich fahren über **106 Millionen Fahrgäste** mit der VHH. Es ist das erklärte Ziel des Unternehmens, diese Zahl weiter zu steigern. Je zufriedener Kunden sind, desto eher empfehlen sie ein Produkt weiter – das ist inzwischen sogar wissenschaftlich bewiesen. Die VHH ist deshalb im engen Dialog mit dem Fahrgast, um zu erfahren, was geschehen muss, damit er sich im Bus noch wohler fühlt. Von dieser Zielsetzung war es nur ein kleiner Schritt zu der Idee, in den Bussen **kostenloses WLAN** anzubieten. Bei der VHH ist das neue WLAN-Angebot als zusätzlicher Nutzen für Kundinnen und Kunden in sehr guter Gesellschaft. Neben dem Zeitungsverkauf im Bus (seit knapp 20 Jahren) und den in 100 Busse eingebauten Bücherregalen ist der „fahrende Hotspot“ eine weitere Möglichkeit, dem Busfahren noch mehr Vorteile gegenüber dem Pkw zu verleihen. Nicht abschreckend, sondern motivierend war die Tatsache, dass es in Deutschland nur wenige Unternehmen gab, die sich an das Thema herangetraut hatten. Getreu dem Motto „Wenn Kundinnen und Kunden einen Zusatznutzen erfahren, steigert dies die Nachfrage“ startete das Projekt im Frühjahr 2012 mit der Recherchephase. Da es kaum Erfahrungen gab, entschied sich die VHH, zunächst ein Pilotprojekt mit 25 Fahrzeugen für sechs Monate zu realisieren. Ein wichtiges Thema war der Datenschutz. Die VHH entschied sich diesbezüglich für einen professionellen Partner, um beim Datenschutz und der Datenspeicherung auf der sicheren Seite zu sein. Mit der Firma „hotsplots“ aus Berlin wurde ein erfahrener Dienstleister für diese Aufgabe gefunden. Nach einer einmaligen Registrierung bei hotsplots kann der Kunde sich unkompliziert einloggen und kostenlos surfen. Da das WLAN natürlich nicht zum Anfassen ist, wurde in der Kommunikation auf die Doppeldeutigkeit des Surfens gesetzt – zwei Sportler mit Surfbrett und eine Geschäftsfrau mit Tablet-PC wurden das Motiv der Kampagne. Dank Facebook erhielt die VHH vom ersten Tag an Kundenfeedback. Die Mehrzahl der Posts enthielt positive bis begeisterte Kundenmeinungen, stetig steigende Nutzerzahlen bestätigten dies. Ebenso positiv waren die Ergebnisse einer Kundenbefragung in den Fahrzeugen.
Für die zunehmende Anzahl der Fahrgäste und aufgrund von Bestellungen unserer Auftraggeber erweiterte die VHH ihr Angebot. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Fahrplankilometer um 300.000 auf insgesamt 32,1 Mio. Kilometer. Die größte Angebotsverbesserung wurde auf der **MetroBus-Linie 3** umgesetzt. Statt in der Speicherstadt zu enden, wurde die Linie über die Amsinckstraße bis zum Kraftwerk Tiefstack verlängert. Diese Linienverbindung ersetzt die Kurzfahrten der StadtBus-Linie 120. Diese Vorteile ergeben sich durch die Verlängerung:

- Erschließung des Stadtteils Rothenburgsort durch eine MetroBus-Linie im 10-Minuten-Takt
- Kapazitätsausweitung bis Rothenburgsort durch den Einsatz von Gelenkbussen
- Erreichbarkeit der Mönckebergstraße auf ganzer Länge und des Hauptbahnhofes aus beiden Richtungen der Linie

Die Busse der **MetroBus-Linie 1** fahren seit dem 1. September 2012 ganztägig bis zur S-Bahn-Station Rissen, kofinanziert durch das Asklepios Westklinikum. Patienten, Besucher und Mitarbeiter können somit jederzeit bequem das Klinikum erreichen.
Keine der MetroBus-Linien im Senatsprogramm zur Busbeschleunigung tangiert die Bezirke Harburg und Bergedorf. Aus diesem Grund sollen diese Bezirke bei den parallel laufenden Maßnahmen zur Bestandspflege ausdrücklich berücksichtigt werden. Deshalb gab es eine Streckenbereisung im Bezirk Bergedorf, bei der über 15 Einzelmaßnahmen zur Angebotsverbesserung erarbeitet und erste Maßnahmen bereits umgesetzt werden konnten. So wurde der zentrale Knotenpunkt Bergedorfer Straße/Vierlandenstraße erneuert und eine **Busvorrangschaltung** in die künftige Lichtsignalanlage integriert. Ausschlaggebendes Argument hierbei war, dass dieser Streckenabschnitt montags bis freitags von rund 23.000 Fahrgästen pro Tag genutzt wird.
Die Verlängerung der **Buslinie 232** über das neue Wohngebiet Haferblöcken bis Jenfeld Zentrum nahm am 24. Juni den Betrieb auf. Mittels einer Hauswurfsendung mit umfangreichen Informationen über das neue Angebot sowie die Vorteile des HVV-Abos wurden potenzielle Kunden im Vorwege ausführlich informiert. Um im Bereich Henstedt-Ulzburg eine Diskothek anzubinden, wurde der Weg der **NachtBus-Linie 616** dorthin verschwenkt. **Der Schulbusverkehr Vier- und Marschlande** wurde ebenfalls ausgeweitet. Die Grundschulen Kirchwerder und Altengamme haben zum Schuljahr 2012/2013 den Ganztagsschulbetrieb eingeführt. Damit die Schulkinder nachmittags nach Hause kommen, wurden zusätzliche Rückfahrten auf mehreren Schulbuslinien im Landgebiet eingeführt. Für die gewonnenen Ausschreibungen der Netze Südstormarn und Südlauenburg erhielt die VHH Nachbestellungen seitens der Auftraggeber. Grund dafür waren gewünschte Angebotsverbesserungen und eine verbesserte Stabilität des vorhandenen Fahrplans.

Veranstaltungen und Schienenersatzverkehre trugen ebenfalls zu den Umsatzsteigerungen der VHH bei. Für die S-Bahn Hamburg, die Regionalbahnen und die AKN wurden diverse Schienenersatz- und Busnotverkehre gefahren.
Da es bei der Hochbahn durch die Ersatzverkehre im Zuge der Sperrung der U3 zu Kapazitätsengpässen kam, übernahm die VHH in den Sommermonaten Leistungen auf den Linien 13, 15, 281. Im Juni fanden im Norderstedter Stadtpark die Schleswig-Holstein-Tage statt. Dafür bestellte der Aufgabenträger eine Taktverdichtung. So konnte an besagtem Wochenende das Gebiet des Stadtparkes im 10- bzw. 20-Minuten-Takt an die U1 in Norderstedt-Mitte angebunden werden. Zur Veranstaltung Dockville in Wilhelmsburg und einem Konzert auf der Trabrennbahn fuhren wir umfangreiche Shuttle-Verkehre.

Ein Erfolg für die VHH war die **Vertragsverlängerung des Netzes Ahrensburg**. Seit der europaweiten Ausschreibung im Dezember 2008 betreibt das VHH-Tochterunternehmen ABG dort die Linien E69, 169, 268, 269, 469, 476, 569, 576, 769, 776, 627, 648, 658 und 8112. Der Verkehrsvertrag für dieses Teilnetz sah unter anderem eine Verlängerungsoption um ein Jahr vor. Bedingung hierfür ist, dass die erbrachte Qualität mindestens auf einem bestimmten Level gehalten wird. Diese Bedingung haben wir deutlich erfüllt. Somit haben wir die Voraussetzung dafür geschaffen, dass der Verkehrsausschuss des Kreises Stormarn der Verlängerung des Vertrags zustimmen konnte. Damit findet die Neuvergabe erst zum Dezember 2014 statt.

Angebotsausweitungen, gestiegene Kundenzahlen und Ersatzbeschaffungen waren die Basis für die **Investitionen in neue Fahrzeuge**. Die VHH investierte insgesamt 10,8 Mio. Euro in die Neubeschaffung von 14 Solobussen, 18 Gelenkbussen und einen Kleinbus. Der Anteil der Gelenkbusse am Fuhrpark ist somit weiter gestiegen. Alle Fahrzeuge sind motorisch entsprechend der Abgasnorm Euro V ausgerüstet.

Der VHH ist es wichtig zu wissen, ob sie im Sinne der Fahrgäste handelt. Dies bestätigt TNS Infratest. Das sechste Mal in Folge wurde dieses Marktforschungsinstitut mit der Ermittlung der Kundenzufriedenheit beauftragt. Das Ergebnis ist das **VHH-Kundenbarometer**. Die Befragung für das Jahr 2012 fand vom 10. September bis zum 6. Oktober statt. Es wurden insgesamt 600 Fahrgäste interviewt, gleichmäßig verteilt über das gesamte Verkehrsgebiet. Die Globalzufriedenheit 2012 liegt mit einem Wert von 2,59 deutlich über dem deutschlandweiten ÖPNV-Wert mit der Note 2,91 und auch über dem VHH-Ergebnis des Vorjahres.

Der Kundendienstleister im Fahrdienst und der Tarifvertrag Demografischer Wandel – zwei tarifliche Meilensteine

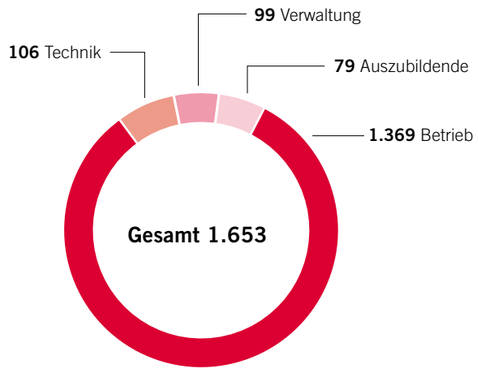
Zu Beginn des Jahres 2012 konnten die Verhandlungen über den Haustarif der VHH abgeschlossen werden. Die Laufzeit des Tarifvertrages beträgt 21 Monate. Die Tabellenentgelte wurden zum 1.1.2012 um 2,8 Prozent und ab 1.1.2013 um 1,8 Prozent angehoben.

Ein großer Meilenstein war die Einführung des „Kundendienstleisters im Fahrdienst“. Die mit dem Perspektivwechsel in den Mittelpunkt gestellte Kundenorientierung wurde somit auch lohntarifseitig herausgehoben. VHH und ver.di haben in den Tarifverhandlungen eine zusätzliche Eingruppierungsmöglichkeit geschaffen. Danach besteht für die Fahrdienstmitarbeiterinnen und Fahrdienstmitarbeiter bei Erfüllung definierter Qualitätskriterien und nach einer erfolgreich bestandenen Abnahmefahrt durch den jeweiligen Betriebsleiter die Möglichkeit der Höhergruppierung um eine Tarifstufe. Flankierend hatten die Mitarbeiterschulungen 2012/2013 den Kundendienstleister im Fokus. Die Erwartungen des Unternehmens für noch serviceorientierteres Handeln wurden dem Fahrpersonal dort nahegebracht. Die Betriebsleiterinnen und Betriebsleiter waren in jeder Schulung präsent, um persönlich die Vorstellungen des Verhaltens eines Kundendienstleisters zu kommunizieren. Dieser Teil war für alle Mitarbeiter aller Betriebshöfe identisch. Außerdem gab es ausreichend Zeit, auf die spezifischen Themen der verschiedenen Verkehrsmärkte einzugehen. Die Tatsache, dass hierfür geschulte Busfahrer gemeinsam mit Busfahrern die Schulung durchgeführt haben, hat zu einem intensiven Erfahrungsaustausch und zu einem intensiven Voneinander-Lernen geführt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren oftmals regelrecht begeistert. Diese Art der Schulung soll deshalb als Vorlage für weitere Schulungen dienen.

In vielen Bereichen unseres Lebens spielt der **demografische Wandel** eine wichtige Rolle. Als Verkehrsunternehmen müssen wir uns insoweit einstellen, dass die Zahl unserer älteren Kundinnen und Kunden in Zukunft steigen wird.

Barrierefreie Busse und Bushaltestellen sind Beispiele für Maßnahmen, mit denen wir dem begegnen. Doch auch für uns als Arbeitgeber ist der demografische Wandel ein wichtiges Thema. Bei der VHH ist jeder zweite Beschäftigte älter als 50 Jahre. Ziel war es deshalb, gemeinsam mit den Tarifparteien die Arbeit bei der VHH so anzupassen, dass sie von vielen Beschäftigten gut und gerne bis zur Regelaltersrente bewältigt werden kann. Damit das gelingt, haben sich die Tarifparteien in den Tarifverhandlungen für den „Tarifvertrag Demografischer Wandel“ wesentlich von zwei Fragen leiten lassen: Welches sind heute schon die guten Arbeitsbedingungen bei der VHH? Welche Arbeitsbedingungen müssen betrieblich bzw. tariflich weiter verbessert werden? Einschätzungen zu Arbeitsbedingungen, die guttun oder als sehr belastend wahrgenommen werden, können am besten von den Beschäftigten selbst genannt werden. In persönlichen Gesprächen wie dem Anerkennenden Erfahrungsaustausch oder im Arbeitsbewältigungsgespräch erfahren wir deren Sichtweise und Hinweise auf Erhalt oder Verbesserung der Arbeitsfähigkeit. Neben der persönlichen Einschätzung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben wir uns in diesem Tarifvertrag auch verpflichtet, arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse bei der Umsetzung von Maßnahmen mit zu berücksichtigen. Der Abschluss des Tarifvertrags Demografischer Wandel war ein wegweisender Schritt. Unter vhhbus.de ist der Tarifvertrag abgelegt – schauen Sie ihn sich gern an!

Mitarbeiterzahlen 2012



[Via Bus – das Engagement der VHH für die Busbeschleunigung]

In seinem Regierungsprogramm hat der Senat der Stadt Hamburg die Zukunftsorientierung des ÖPNV zu einem Schwerpunktthema erklärt. Ein wichtiges Projekt ist die Busbeschleunigung mit der Zielsetzung, dass das Hamburger Bussystem zu einem der modernsten in Europa ausgebaut wird. Seitens der VHH werden im ersten Schritt die Linien 2, 3 und 21 von diesem Vorhaben profitieren. Bereits 2011 hat die VHH intensiv an Vorschlägen zu Verbesserungen des Bussystems gearbeitet und sie in die Gremienarbeit der zuständigen FHH- und HVV-Stellen eingebracht. Als Erstes wird die MetroBus-Linie 5 der Hamburger Hochbahn beschleunigt werden, an zweiter Stelle folgt bereits die MetroBus-Linie 3.

Interessant für die Fahrgäste der VHH ist der Umbau an der Kreuzung Grindelallee/Hallerstraße. Die MetroBus-Linie 15 bekommt eine neue, besondere Haltestelle – mit einem sogenannten „Kasseler Sonderbord +“. Hinter der Bezeichnung verbirgt sich ein neuer Bordstein, der dort erstmalig in Hamburg getestet wird. Das Besondere ist neben der Höhe von 22 cm (normal sind 12–16 cm) die Form. Durch die Rundungen kann ohne Reifenverschleiß ganz dicht an den Bordstein gefahren und der Fahrzeugboden ganz nah abgesenkt werden. Mobilitätseingeschränkte Menschen können sehr leicht ein- und aussteigen. Sogar Rollstuhlfahrer kommen in der Regel ohne Rampe in den Bus und wieder hinaus – das ist wegweisend in Sachen Barrierefreiheit und auch im Sinne der Busbeschleunigung. Dem Einsatz im Echtbetrieb gingen zahlreiche Versuche voraus, die an einer eigens auf dem Betriebshof Bergedorf gebauten Haltestelle erfolgten. Hier konnte demonstriert werden, wie gut das „Kasseler Sonderbord +“ funktioniert.

Insgesamt sind für die Busbeschleunigung viele Arbeiten im Detail erforderlich. Auf der Linie 2 sowie im Abschnitt des Eidelstedter Platzes der Linie 21 wurden ebenfalls die Planfahrten ausgewertet. Ingenieurbüros erarbeiten Lösungen für die Problemstellen auf diesen Linien. Enge Straßen und manchmal fehlende Busspuren sind die Ursache, dass die Verkehrsbelastung und damit die Störungsanfälligkeit der Linien hoch sind. Aus diesem Grund sind Lösungen, die die Betriebsstabilität verbessern, nicht einfach zu finden. Geplant sind unter anderem:

- Vorrangschaltung für Busse an jeder Ampel
- zusätzliche Abbiegespuren zur Stauvermeidung
- Neubau, Umbau und die Verlegung von Haltestellen
- Überplanung des Umsteigeknotens Bahrenfeld-Trabrennbahn
- Verbesserung der Busanbindung im Osdorfer Born (630 Fahrten täglich)
- Umbau von Kreuzungen
- Einrichtung von Busspuren

Diese Maßnahmen wirken eher mittelfristig, da die Bauarbeiten längere Vorlaufzeiten für Planung, Genehmigung und Realisierung aufweisen.

Seit Ende September gibt es eine offizielle Internet-Seite der Stadt Hamburg zum Thema Busbeschleunigung. Hintergrundinformationen und alles über konkrete Maßnahmen und Bauzeiten findet man unter www.via-bus.de

[Elektrobus-Tests und Elektro-Smarts – die VHH geht erfolgreich neue Wege]

Im Bereich der Technik galt unser ganzes Augenmerk der E-Mobilität. Die VHH steht vor der Anforderung, ab dem Jahr 2020 nur noch emissionsfreie Busse zu beschaffen. Das Projekt **E-Mobilität auf der MetroBus-Linie 3** hat die höchste Priorität. Es ist ständig Bewegung in diesem Thema. Was gestern richtig war, kann heute schon überholt sein. Permanent werden neue Techniken entwickelt, die entweder eine bessere Speicherung von Energie zulassen oder weniger Energie verbrauchen. Zudem gibt es auch immer neue technische Wege der Energiezufuhr. Grundsätzlich ist es heute so, dass 10-Meter- und 12-Meter-Fahrzeuge vollständig elektrisch schon Reichweiten entwickeln, die eine Nachladung beim Einsatz auf ausgewählten Linien überflüssig machen. Der **Elektrobus SOR EBN 10,5,** den die VHH im Herbst testete, war in diesem Punkt sehr überzeugend. Mit einer Reichweite von fast 200 km konnte das Fahrzeug im Linieneinsatz seine Alltagsreife beweisen. Insgesamt hat das Fahrzeug auf den Linien der VHH über 1.500 Kilometer zurückgelegt.

Bei Gelenkbussen ist das noch etwas anders: Nach derzeitigem Stand der Technik muss Energie auf der Strecke nachgeladen werden. Das kann per Kontakt (konduktiv) oder kontaktlos (induktiv) erfolgen. Eine Nachladung kann stationär oder während der Fahrt (z. B. als O-Bus) erfolgen. Auch Batterie-Wechselsysteme sind möglich. Eine Batterie, die eine gesamte Schicht z. B. auf der Linie 3 durchhält, wäre zum jetzigen Zeitpunkt extrem teuer und sehr schwer.

Die VHH beobachtet sehr genau die Entwicklung. Wir sprechen mit Herstellern verschiedener Systemkomponenten und initiieren deren gemeinsame Problemlösungssuche. Die Kunst bei der Umsetzung des Pilotprojekts ist es, den richtigen Zeitpunkt zu finden, zu dem die Industrie eine wirtschaftliche Lösung für die ausgewählte Linie bietet. Um Erfahrungen mit rein elektroangetriebenen Fahrzeugen zu sammeln, setzt die VHH seit einiger Zeit einen E-Smart für die sogenannten Ablösefahrten ein. Die Erfahrungen mit diesem Wagen sind ausnahmslos positiv. Die VHH wird deshalb verstärkt auf E-Smarts setzen – dann mit den dazugehörigen Ladesäulen, um die Fahrzeuge bequem aufladen zu können. Geplant ist, dass zwei Fahrzeuge und zwei Ladesäulen auf dem Standort Bergedorf, je ein Fahrzeug und eine Ladesäule auf den Standorten Schenefeld, Glinde und Quickborn platziert werden.

Parallel zu den laufenden Marktbeobachtungen hat die VHH entschieden, zehn **Hybridfahrzeuge** vom Typ Volvo 7900 zu bestellen. Je nach Einsatzbedingungen liegt die Kraftstoffersparnis bei zum Teil über 30 %, festgestellt in einem umfangreichen Praxistest. Es handelt sich um Busse mit Parallel-Hybrid-Antrieb. Der Dieselmotor schaltet sich bei jedem Halt ab. Das Anfahren erfolgt – vorausgesetzt, der Ladezustand der Batterien lässt es zu – über den E-Antrieb. Bei einer Geschwindigkeit von 15–20 km/h schaltet sich der Dieselmotor wieder zu. Die Energierückgewinnung für die Li-Ionen-Batterie erfolgt beim Bremsen. Bei einem Ausfall des E-Antriebssystems kann das Fahrzeug auch mit dem Dieselmotor weiterfahren. Der Kauf dieser Fahrzeuge ist ausdrücklich ein Zwischenschritt. Das Engagement der VHH, schnellstmöglich rein elektroangetriebene Fahrzeuge zu beschaffen, wird dadurch nicht gemindert.

[Premium-Linien und individualisierte Direktakquise für noch mehr Fahrgäste]

Die **MetroBus-Linie 3** nimmt nicht nur im Hinblick auf die Busbeschleunigung und ihre Antriebstechnologie eine besondere Stellung ein. Die Buslinie soll zur **Premium-Linie** aufgewertet werden durch Verbesserungen in den Bereichen:

- Personal
- Haltestellen
- Fahrzeugtechnik/Komfort
- Service und Information

Es sollen besondere Ansprüche an eine Premium-Linie umgesetzt werden, die das Busfahren persönlicher, angenehmer und verlässlicher machen. Ziel ist es, eine weiter deutlich über dem Trend liegende Steigerung der Fahrgastzahl zu verstetigen. Alle Maßnahmen, die auf der Linie 3 umgesetzt werden, kommen fast 10 % aller VHH-Fahrgäste zugute, es profitieren also 9,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Der Anteil der dort eingesetzten Fahrerinnen und Fahrer, aber auch der Anteil der Fahrzeuge ist jedoch wesentlich geringer. Daher bekommen Investitionen in das Personal und die Busse auf der Linie 3 eine besonders große Wirkung und ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. 30.000 Menschen fahren werktäglich mit der Linie. Nach der intensiven Planungsphase wurden im Jahr 2012 erste Schritte umgesetzt:

- Ein ausgewählter Kreis von Stammfahrerinnen und Stammfahrern ist überwiegend auf der Linie 3 unterwegs. Sie kennen die Anschlüsse und die Umgebung der Linie gut und können den Kunden mit Rat und Tat zur Seite stehen.
- Es wurde in Abstimmung mit der Stadt Hamburg beschlossen, dass im Zuge von Umbauten auch eine Fahrrad-Abstellmöglichkeit geschaffen werden wird.
- WLAN im Bus wurde auf allen Fahrzeugen der Linie 3 eingerichtet. Die Nutzerzahlen steigen kontinuierlich.
- Eine Analyse zur Einschätzung der möglichen Linien-Potenziale wurde in Auftrag gegeben.
- TFT-Monitore mit extrabreiten Bildschirmen wurden bestellt. Sie werden die bisherigen Anzeigen für den Haltewunsch und die Haltestellenanzeige ersetzen. Verbunden sind die Monitore mit einem sogenannten „Infotainment-System“, das den Kunden zusätzliche Informationen bieten wird. Dazu zählen Umsteigebeziehungen, Fahrtziel und Linie, Nachrichten, Wetterbericht und VHH-Informationen. Ein besonderer Service wird sein, dass jederzeit innerhalb weniger Minuten aktuelle Informationen zur Verkehrslage an unsere Kunden gegeben werden können.

Eine weitere Linie, die zur **Pilot-Linie** erklärt wurde, ist die **Linie 135**. Hier fahren sehr **viele ältere Fahrgäste** mit, so dass sich diese Linie besonders dafür eignet herauszufinden, welche Maßnahmen das Busfahren für Seniorinnen und Senioren noch angenehmer machen. So wurde zum Beispiel mehr Platz für die zahlreichen Rollatoren der Fahrgäste geschaffen. Außerdem ist auch die dritte Tür niederflurig und mit Rampe ausgestattet, so dass mehrere Rollstühle bequem mitgenommen werden können. Ein fester Fahrerstamm sorgt dafür, dass das Fahrpersonal die Wünsche und Anliegen der Kunden besonders gut kennt. Als i-Tüpfelchen ist noch die Ausstattung mit einem holzähnlichen Fußbodendesign zu nennen, welches so positiv bei den Kunden ankam, dass die nächste Generation der Busse ebenfalls dieses Design erhalten wird.

Die VHH hat das Ziel, die Zahl der Fahrgäste weiter zu steigern. Eine Maßnahme hierfür ist die **individualisierte Direktakquise**. Nach den erfolgreichen Aktivitäten im Jahr 2011 für die Linien 576 in Ahrensburg und 185 im Gewerbegebiet Oha folgte im Berichtsjahr die Umsetzung eines mehrstufigen Maßnahmenpakets für die Linien 169/469 in Ahrensburg:

- Befragung der Firmen im Gewerbegebiet (online per E-Mail und per Post)
- Auswertung der Ergebnisse und Erarbeitung einer Angebotsverbesserung
- Umsetzung der Angebotsverbesserung zum Fahrplanwechsel 2012/2013, Schreiben an Firmen mit Änderungen und neuem Linienflyer 169
- Eiskratzer (beschriftet mit „Und morgen nehm ich den Bus“) mit Anschreiben und Preisvergleich Auto/HVV-Abo wurden an allen Pkw im Gewerbegebiet angebracht – pünktlich zum Wintereinbruch im Februar 2013

Aufgrund der guten Erfahrungen damit Angebotsverbesserungen kleinteilig vor Ort zu kommunizieren, wurde der HVV-Flyer zur Linienverlängerung der MetroBus-Linie 3 bis nach Tiefstack ebenfalls per Postwurfsendung verteilt. Der Erfolg war spürbar: Der neue Linienabschnitt wurde vom ersten Tag an gut von den Rothenburgsortern angenommen. Weitere Schritte der Kundengewinnung über die individualisierte Direktakquise werden 2013 folgen.

Regional vor Ort für die Menschen als Mobilitätsdienstleister präsent sein – das ist der VHH ein wichtiges Anliegen. Ein Anlass bot sich am 22. September 2012. Der Quickborner Betriebshof zelebrierte sein 50-jähriges Bestehen. Von 12 Uhr bis 17 Uhr öffnete das Betriebsgelände an der Ellerauer Straße seine Pforten und bot ein buntes Rahmenprogramm u. a. mit Fahrzeugausstellung, Fahrsimulator und einem Mobilitätstraining für gehandicapte Menschen. Vom und zum Betriebshof wurde ein Shuttle-Verkehr mit historischen Bussen angeboten. Rund 3.000 Besucher nutzten die Chance, einmal hinter die Kulissen des Betriebshofes in Quickborn zu schauen.

Die Zukunftswerkstadt Norderstedt ist ein weiteres Beispiel für regionales Engagement. Dort wird das große Ziel, eine emissionsfreie Stadt Norderstedt bis 2040 zu haben, verfolgt. Mithilfe von Bürgerinitiativen wird darüber nachgedacht, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Dem ÖPNV wurde in den Gesprächsrunden eine sehr hohe Aufmerksamkeit zuteil. Das Thema E-Mobilität spielt hier eine große Rolle. Außerdem wurde von Bürgern sowohl eine Bestandsaufnahme des Ist-Zustandes vorgenommen, als auch Ideen und Vorschläge zur Optimierung gesammelt. Des Weiteren wurde eine Bedarfsanalyse durch eine weitere Bürgerinitiative geplant, die tatsächliche Beförderungswünsche der Norderstedter Einwohner erfassen soll. Anhand dieser Ergebnisse – so unser Vorhaben – wollen wir unser Produkt langfristig weiter optimieren.

Verantwortung übernehmen – hierfür gibt es viele Beispiele. Ein aktuelles ist das Engagement der VHH für den **fairen Handel**. Für Hamburg ist die Auszeichnung „Fairtrade-Stadt“ ein Ansporn, den fairen Handel in der Hansestadt im Dialog mit Wirtschaft, Behörden, Handel und Zivilgesellschaft weiter voranzubringen. Die VHH unterstützt dies, indem sie selbst fair gehandelte Produkte kauft – wie die in den Kantinen angebotenen Bananen und Kaffee. Außerdem wirbt die VHH fürs Nachahmen. In den Publikationen wurde für die bundesweite Faire Woche vom 14. bis 28. September geworben, in der Dezemberausgabe gab es „faire Weihnachtsgeschenke-Tipps“, auf Facebook wurde ein Gewinnspiel zum Thema durchgeführt.

[Klein und Groß unterwegs – Die HVV-Schulberatung und die Mobilitätsberatung für Senioren]

1996 übernahm die PVG als sogenanntes Zentrales Verkehrsunternehmen (ZVU) im Auftrag aller im HVV fahrenden Verkehrsunternehmen die Verantwortung für die HVV-Schulberatung. Mit der Fusion von VHH und PVG ging der Vertrag auf die VHH über. Flaggschiff der Schulberatung ist das Unterrichtsprojekt „Wir fahren mit dem HVV“ für die Klassen 4–6. Im Jahr 2012 wurden mehr als 20.000 Hefte abgesetzt; damit wurden ca. 70 % aller Hamburger Grundschüler erreicht. Zum Jahreswechsel 2012/2013 erschien eine komplett überarbeitete Neuauflage des Unterrichtsmaterials „Wir fahren mit dem HVV“.

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Lernens schon im Elementarbereich (Kita/Vorschule) hat die Schulberatung die Aktivitäten ausgeweitet und Materialien für diese jüngste Zielgruppe erarbeitet. Fünf Materialkisten, die einen spielerischen Zugang zum HVV ermöglichen, wurden Anfang des Jahres fertiggestellt und den Kindertagesstätten leihweise zur Verfügung gestellt. Neu konzipiert und erstellt wurde ein Werkbuch, ebenfalls für den Elementarbereich.

Der erfolgreiche Paintbus-Wettbewerb wurde 2012 erneut ausgeschrieben. Insgesamt wurden drei Siegerentwürfe gekürt und von den Schulklassen bemalt. Mehr als 700 Schüler von 42 Schulen hatten sich beteiligt. Fotos von der Bemalung und den fertigen Bussen sowie weitere Informationen zu dem Wettbewerb finden Sie auf www.paintbus.de. Neu ist das **Projekt KlimaCONSULT**. Neun Klassen aus acht Schulen hatten sich für den Piloten KlimaCONSULT angemeldet, bei dem die Schüler vom HVV den Auftrag bekommen, das Szenario für einen umweltfreundlichen Schulverkehr zu entwickeln und an einem Aktionstag zu realisieren. Die Schüler errechnen die am Projekttag eingesparte Menge CO_2 und bekommen diese mit einem Euro pro gespartem kg CO_2 vergütet. Im Schuljahr 2013/14 wird dieses Projekt ein zweites Mal angeboten.

Über unerwartete Wege den Zugang zum HVV schaffen – das ist das Ziel der Kreativwettbewerbe. 2012 war es ein **HVV-Poetry Slam**, hier haben Schülerinnen und Schüler ihre Texte in den Fahrzeugen der S-Bahn (17 Schüler aus 4 Schulen), der Autokraft (34 Schüler/2 Schulen) und der VHH (30 Schüler/2 Schulen) präsentiert. Das Finale mit den bestplatzierten Poetry-Slammern aus den Vorläufen fand auf einer HADAG-Fähre statt. Hier wurden nochmals 16 Texte von Schülerinnen und Schülern aus 8 Schulen vorgetragen, die bei dem Publikum (geladene Gäste und „normale“ Fahrgäste) großen Beifall fanden.
Großer Beliebtheit erfreute sich das von der HVV-Schulberatung angebotene **Kinder-Zukunftslabor Mobilität**. In Kooperation mit Klimawerk-Energieagentur Lüneburg bietet die Schulberatung seit einigen Jahren ein **3-tägiges Ferienprogramm** für Kinder im Alter von 10 bis 12 Jahren an, bei dem auf spielerische Art und Weise die vielfältigen Aspekte einer umweltgerechten Mobilität erkundet werden. Stichworte hierzu: Ökobilanz MIV vs. ÖPNV, alternative Antriebstechnologien etc.

Neu im Portfolio der VHH ist die **HVV-Mobilitätsberatung für Senioren**. Im Jahr 2012 finanzierte sich das Projekt aus Mitteln der HVV GmbH. Seit dem Jahreswechsel wird die Seniorenberatung als ZVU-Aufgabe von der VHH wahrgenommen und an die HVV-Schulberatung angegliedert. Diese unterstützt mit ihrer Erfahrung die Entwicklung und Arbeit der Mobilitätsberatung für Senioren. Gerade im Bereich von Schulungsmaßnahmen und leicht verständlichen Erläuterungen des Systems öffentlicher Verkehrsmittel sowie der Planung einer Fahrt gibt es Berührungspunkte mit vielen Projekten der Schulberatung. So wurde beispielsweise für die Schulung der ehrenamtlichen Senioren das Unterrichtsmaterial „Wir fahren mit dem HVV“ verwendet. Dabei zeigte sich, dass Aspekte wie Sicherheit und Selbstständigkeit, die als Leitmotive für die Zielgruppe der Klassen 1–6 von zentraler Bedeutung sind, auch für die eigenständige Mobilität älterer HVV-Nutzer relevant sind.

Die Seniorenschulung ist ein wesentlicher Baustein des langfristig angelegten HVV-Projektes „Demografischer Wandel“, in dem Antworten auf die Herausforderungen der demografischen Entwicklung für den ÖPNV erarbeitet werden. Die Schulung dient unter dem Titel „HVV-Mobilitätsberatung für Senioren“ der Kundenbindung und -gewinnung. Zudem zielt sie darauf ab, Unfällen vorzubeugen und Betriebsabläufe zu sichern. Der Aufbau wurde mit Werbemaßnahmen flankiert, die gemeinsam mit dem HVV umgesetzt worden sind. Auf der Seniorenmesse SenNova im Rahmen des Deutschen Seniorentages im März 2012 wurde die Mobilitätsberatung für Senioren am Stand des HVV beworben. Das Standpersonal wurde von ehrenamtlichen Senioren aus dem erweiterten Kreis der Mobilitätstrainer unterstützt, die insbesondere durch ihre Art der Ansprache von Messebesuchern überzeugten. Seit der Messe ist die HVV-Mobilitätsberatung mit eigener E-Mail-Adresse sowie Telefonsprechzeiten erreichbar.

[Die Finanzen der VHH im Überblick]

Von großer Bedeutung – auch in finanzieller Hinsicht – war die Verschmelzung der Pinneberger Verkehrsgesellschaft mit der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG. Die Verschmelzung erfolgte rückwirkend zum 1. Januar 2012. In das Handelsregister wurde die Verschmelzung am 30. November 2012 eingetragen. Zum besseren Verständnis werden im Folgenden den Zahlen des Berichtsjahres 2012 die für VHH und PVG zusammengefassten Zahlen des Jahres 2011 gegenübergestellt.

Die **Umsatzerlöse** erhöhten sich im Berichtsjahr um stolze 11,7 Mio. Euro auf 106,7 Mio. Euro. Dieser sprunghafte Anstieg basiert u. a. auf dem Anstieg der Fahrgastzahlen, den Fahrpreistariferhöhungen, der Aktion „Einstieg vorn“ im Busbereich sowie aus den Endabrechnungen des HVV für die Jahre 2010 und 2011. Die Erlöse für Vorjahre nehmen allein einen Betrag von rund 6 Mio. Euro ein. Im Jahresabschluss 2012 wurden die HVV-Einnahmen wiederum mit den Erkenntnissen aus der letzten HVV-Einnahmenaufteilung und unter Einbeziehung weiterer geänderter Verteilungsparameter für das Jahr 2012 geschätzt. Die sonstigen betrieblichen Erträge nahmen um insgesamt 0,9 Mio. Euro zu. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen höhere Anlagenabgänge.

Die **Materialaufwendungen** sind um 2,2 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Erhöhung der Treibstoffpreise führte gegenüber dem Vorjahr zu Mehraufwendungen von rund 1 Mio. Euro. Der Personalaufwand für Löhne und Gehälter erhöhte sich um 3,5 Mio. Euro, im Wesentlichen bedingt durch Tariferhöhungen und die Verschmelzung der PVG mit der VHH. Die Aufwendungen für soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung weisen eine Erhöhung von 1,1 Mio. Euro aus. Die Erträge aus den Gewinnabführungsverträgen mit den Tochtergesellschaften betragen 0,7 Mio. Euro. Die außerordentlichen Erträge in Höhe von 5,5 Mio. Euro betreffen den Buchgewinn aus der Verschmelzung der PVG mit der VHH. Die außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 0,7 Mio. Euro resultieren aus der über 15 Jahre gestreckten Zuführung der Umstellungsdifferenz bei den Pensionsrückstellungen zum 1. Januar 2010 gemäß Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz.

Das Geschäftsjahr 2012 schließt, unter Einbezug der Ergebnisse der Tochtergesellschaften, mit einem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme in Höhe von 8,1 Mio. Euro. Im Vorjahr betrug er 18,8 Mio. Euro; ohne Berücksichtigung des Verschmelzungseffektes. Der Verlust wird von der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH ausgeglichen. Der **Kostendeckungsgrad** der VHH für 2012 liegt bei **93,7 Prozent**. Eliminiert man den außerordentlichen Effekt der Verschmelzung, liegt der Wert immer noch bei 90,8 Prozent.

Die **Bilanzsumme** erhöhte sich im Geschäftsjahr 2012 um 7,2 Mio. Euro auf 110,8 Mio. Euro. Während das Anlagevermögen um ca. 2,2 Mio. Euro abnahm, erhöhten sich das Vorratsvermögen um rund 0,3 Mio. Euro, der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten um 0,2 Mio. Euro sowie die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 9 Mio. Euro. Die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um rund 1,2 Mio. Euro beruht in erster Linie auf höheren Abrechnungen gegenüber der Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH, dem Land Schleswig-Holstein und dem Vermarkter von Werbeflächen.

Das **Eigenkapital** der Gesellschaft erhöhte sich zum Ende des Berichtsjahres durch eine Einzahlung des Hauptgesellschafters in Höhe von 6,0 Mio. Euro in die Kapitalrücklage. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen nahmen u. a. aufgrund der Fünfzehntelregelung der Umstellungsdifferenz der Pensionsrückstellung zum 1. Januar 2010 und der Folgen der Verschmelzung mit der PVG um insgesamt 1,8 Mio. Euro zu.

Die **Eigenkapitalquote** erreicht einen Wert von 21,9 Prozent. Die Vermögens- und Finanzlage ist geordnet. Die Zahlungsfähigkeit war aufgrund des Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrages mit der HGV jederzeit gegeben.

Kostendeckungsgrad in Prozent

	VHH	PVG	Konzern
2005	84,12	88,09	85,56
2006	83,77	90,01	86,12
2007	78,67 *	95,80	85,28
2008	84,24	97,50**	89,41
2009	88,50	100,17	92,85
2010	83,39	93,90	87,37
2011	80,19	93,51	85,12
2012	–	–	93,70

*Ohne Tarifsicherungsvereinbarung und ohne Rückstellung für Kapazitätsanpassung
**Ohne Tarifsicherungsvereinbarung PVG

[Fahrzeuge VHH]

Fahrzeuge der VHH*	2010	2011	2012
Standardlinienbus Niederflur	390	387	356
Standardlinienbus Niederflur 15 m	23	23	24
Gelenkbus Niederflur	111	116	125
Doppeldeckerbus	1	1	1
Überlandbus Hochflur	7	7	5
Überlandbus Niederflur	18	13	15
Kleinbus	10	7	9
LowEntry-Überlandbus	9	9	9
sonstige Busse	7	8	8
Buszüge (Zugfahrzeuge)	4	4	4
Personenanhänger	2	2	2
Summe	**583**	**578**	**558**

*inklusive Neumünster und Orthmann's Reisedienst
Die Summen der Fahrzeuge von 2008 bis 2011 umfasst auch die Fahrzeuge der PVG.

[Beteiligungen VHH]

Die VHH ist zu mindestens 20 Prozent der Anteile an folgenden Unternehmen beteiligt:

Name und Sitz	Eigenkapital in EUR	Anteil in %	Ergebnis in EUR
1. Orthmann´s Reisedienst ORD GmbH, Hamburg*	793.473,54	100,00	0,00
2. Reisering Hamburg RRH GmbH, Hamburg*	2.072.237,01	92,00	0,00
3. ABG Ahrensburger Busbetriebsgesellschaft mbH, Ahrensburg*	74.435,41	58,00	0,00
4. Ratzeburg-Möllner Verkehrsbetriebe GmbH, Ratzeburg**	800.005,83	76,00	–28.815,82
5. KViP – Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg mbH, Uetersen**	15.300.943,93	48,00	–299.579,01

*Ergebnisabführung **Werte Vorjahr

Bilanz VHH zum 31. Dezember 2012

AKTIVA	EUR	EUR	Vorjahr
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	**601.840,30**		701.071,10
2. Geleistete Anzahlungen	**0,00**		238.153,40
		601.840,30	939.224,50
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	**6.855.593,19**		4.875.307,37
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	**266.630.71**		301.493,71
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	**56.516.705,56**		34.882.635,23
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	**584.123,44**		433.657,40
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**2.583.654,45**		2.022.644,56
6. Geleistete Anzahlungen	**152.865,16**		0,00
		66.959.572,51	42.515.738,27
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	**3.047.217,46**		8.328.742,04
2. Beteiligungen	**291.527,62**		142.717,57
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	**1.073.458,97**		1.326.391,11
4. Sonstige Ausleihungen	**197.064,84**		216.574,82
5. Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen für Pensionsverpflichtungen	**2.957.212,00**		3.037.418,00
		7.566.480,89	13.051.843,54
		75.127.893,70	56.506.806,31
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	**2.385.277,56**		1.412.592,32
2. Waren	**44.522,62**		4.514,65
		2.429.750,18	1.417.106,97
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**2.283.199,09**		825.793,25
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**16.077.532,02**		16.775.842,76
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**115.056,04**		12,21
4. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	**7.789.545,32**		6.284.282,28
5. Sonstige Vermögensgegenstände	**5.095.275,48**		1.269.546,18
		31.360.607,95	25.155.476,68
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		**1.625.124,53**	751.566,53
		35.415.482,66	27.324.150,18
C. Rechnungsabgrenzungsposten		**233.572,26**	229.611.78
		110.776.948,62	84.060.568,27

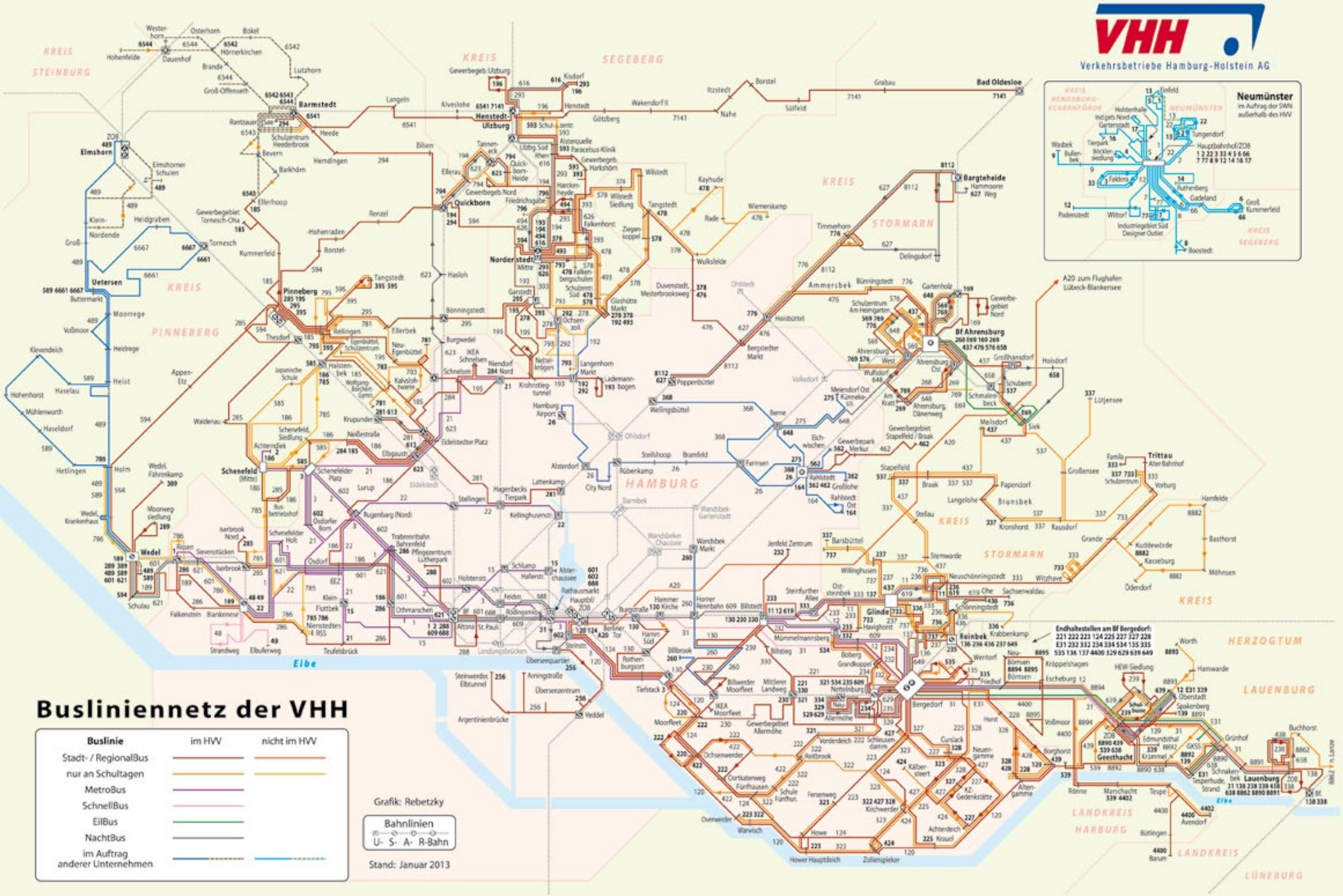
PASSIVA	EUR	EUR	Vorjahr
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital		**10.157.680,00**	10.157.680,00
II. Kapitalrücklage		**6.899.602,84**	316.612,16
III. Gewinnrücklagen			
1. Gesetzliche Rücklage	**170.853,43**		170.853,43
2. Andere Gewinnrücklagen	**6.989.728,91**		6.989.728,91
		7.160.582,34	7.160.582,34
		24.217.865,18	17.634.874,50
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	**44.026.133,00**		36.241.499,00
2. Steuerrückstellungen	**250.000,00**		0,00
3. Sonstige Rückstellungen	**36.033.387,30**		25.499.622,93
		80.309.520,30	61.741.121,93
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**3.355.343,22**		2.347.159,41
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**1.498.869,30**		1.442.930,45
3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**3.418,30**		85.096,21
4. Sonstige Verbindlichkeiten	**1.380.170,75**		807.851,75
davon aus Steuern: EUR 667.013,17 (Vorjahr: EUR 244.111,55) davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 337.318,01 (Vorjahr: EUR 270.963,37)		**6.237.801,57**	4.683.037,82
D. Rechnungsabgrenzungsposten		**11.761,57**	1.534,02
		110.776.948,62	84.060.568,27

[Gewinn-und-Verlustrechnung VHH]

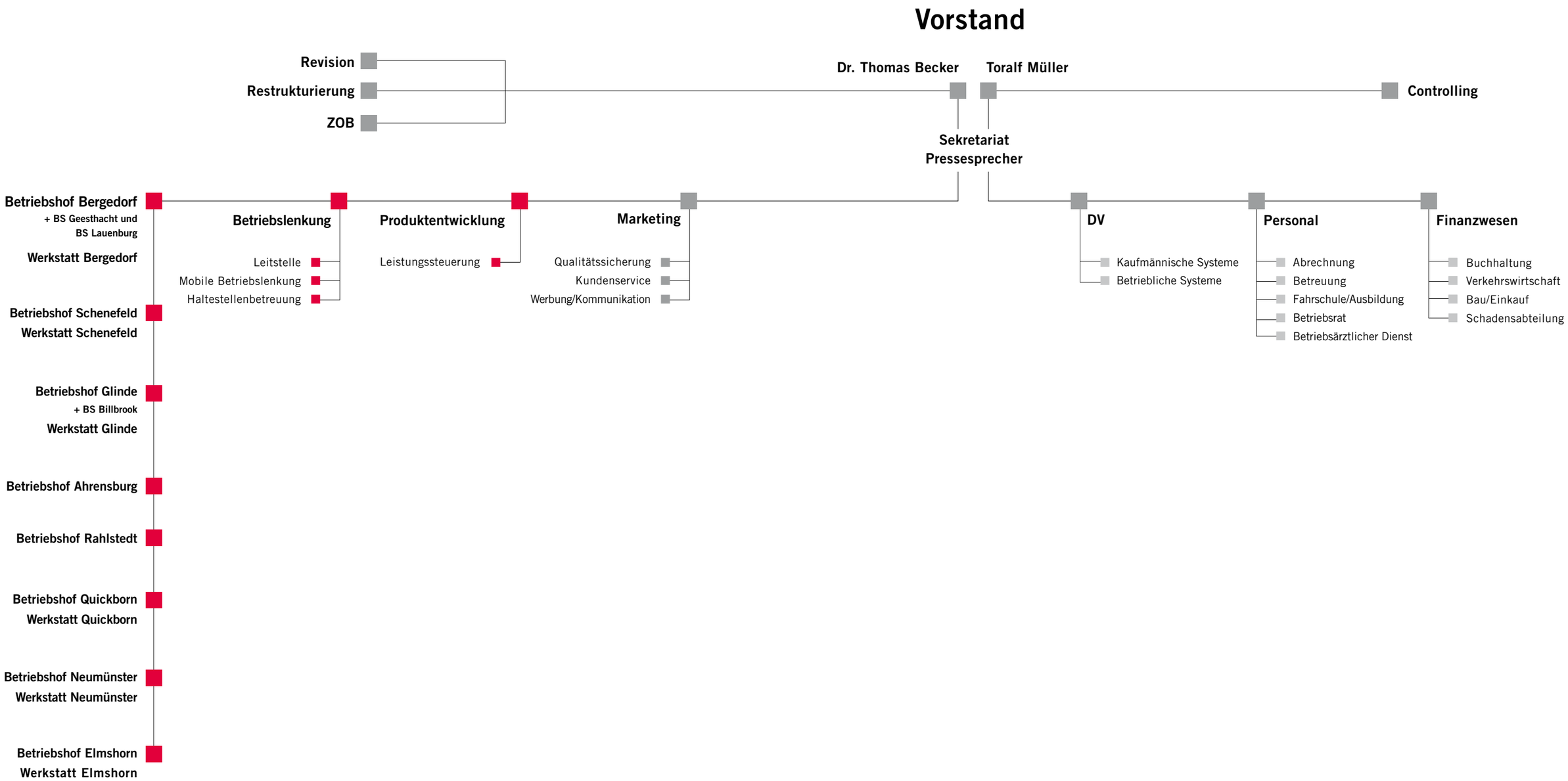
Für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember	EUR	EUR	Vorjahr
1. Umsatzerlöse		**106.679.124.88**	55.049.068,16
2. Sonstige betriebliche Erträge		**8.825.311,95**	7.978.147,96
3. Materialaufwand			
a. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	**24.672.301,69**		14.750.145,70
b. Aufwendungen für bezogene Leistungen	**17.780.195,45**		13.111.678,90
		42.452.497,14	27.861.824,60
Rohergebnis		**73.051.939,69**	35.165.391,52
4. Personalaufwand			
a. Löhne und Gehälter	**48.502.946,45**		26.649.493,84
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	**11.541.271,67**		6.458.994,26
davon für Altersversorgung: EUR 1.545.156,68 (Vorjahr: EUR 865.914,63)		**60.044.218,12**	33.108.488,10
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		**13.735.959,32**	9.123.733,70
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		**8.907.446,72**	6.158.484,78
		–9.635.684,47	–13.225.315,06
7. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		**683.902,71**	868.247,37
8. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 3.234,00 (Vorjahr: EUR 2.362,50)		**3.354,00**	2.422,50
9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		**16.305,51**	17.789,47
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 55.653,06 (Vorjahr: EUR 59.829,03) davon Erträge aus der Abzinsung: EUR 12.338,00 (Vorjahr: EUR 1.796,00)		**78.818,74**	68.397,60
11. Aufwendungen aus Verlustübernahme		**0,00**	3.039.023,15
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen EUR 10.203,24 (Vorjahr: EUR 14.783,92) davon Aufwendungen aus der Aufzinsung: EUR 3.728.299,00 (Vorjahr: EUR 2.844.072,00)		**3.750.880,88**	2.870.350,63
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		**–12.604.184,39**	–18.177.831,90
14. Außerordentliche Erträge		**5.499.295,19**	0,00
15. Außerordentliche Aufwendungen aus Art. 67 Abs. 7 EGHGB		**668.164,00**	574.458,00
16. Sonstige Steuern		**340.896,81**	81.050,07
17. Erträge aus Verlustübernahme		**8.113.950,01**	18.833.339,97
18. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		**0,00**	0,00

[Aufsichtsrat]

Mitglieder des Aufsichtsrates		
Andreas Rieckhof	Staatsrat in der FHH, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	Vorsitzender
Arne Dornquast	Bezirksamtsleiter im Bezirksamt Bergedorf	Stellvertretender Vorsitzender
Angelika Heuer	Oberregierungsrätin in der FHH, Finanzbehörde Vermögens- und Beteiligungsverwaltung	
Martin Helm	Baudirektor in der FHH, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	
Wilfried Krahl	Busfahrer bei der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG	
Willi Nibbe	Geschäftsführer bei der Stadtverkehr Lübeck GmbH	
Hans-Werner Quast	Selbstständiger Unternehmensberater	
Thomas Scheel	Busfahrer bei der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG	
Axel Schümann	Verwaltungsangestellter bei der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG	


VHH
Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG
Neumünster
im Auftrag der SWN außerhalb des HVV
Buslinienetz der VHH
Buslinie
im HVV
nicht im HVV
Stadt- / RegionalBus
nur an Schultagen
MetroBus
SchnellBus
EilBus
NachtBus
im Auftrag anderer Unternehmen
Grafik: Rebetzky
Bahnlinien
U- S- A- R-Bahn
Stand: Januar 2013
HAMBURG
KREIS PINNEBERG
KREIS STORMARN
KREIS SEGEBERG
KREIS STEINBURG
HERZOGTUM LAUENBURG
LANDKREIS HARBURG
LANDKREIS LÜNEBURG
Elbe
Endhaltestellen am Bf Bergedorf:
221 222 223 124 225 227 327 228
E31 232 332 234 334 534 135 335
535 136 137 4400 329 629 639 649

[Organigramm]



Impressum

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG

Curslacker Neuer Deich 37
21029 Hamburg
Tel. 040-725 94-0
Fax 040-725 94-166

info@vhhbus.de
www.vhhbus.de

Konzeption und Gestaltung

elbe-drei Werbeagentur, Hamburg
www.elbe-drei.de

Konzeption und Text

Susanne Rieschick-Dziabas, Nancy Richert, Mike Demmin

Fotografien

Cordula Kropke

Sven Peters

VHH

Papier

Cocoon Preprint, 100 % Recycling

[www.vhhbus.de]