



üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2014
und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014
sowie Nachhaltigkeitsbericht

Inhaltsverzeichnis

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014	3
Bilanz zum 31. Dezember 2014	20
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014	22
Anhang für das Geschäftsjahr 2014	24
Anlage 1 zum Anhang: Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2014	34
Anlage 2 zum Anhang: Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2014	36
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	37
Nachhaltigkeitsbericht	39

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014

1. Grundlagen der Gesellschaft	4
2. Wirtschaftsbericht	4
2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung	4
2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2014	5
2.3 Mitarbeiter	7
2.4 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	7
2.4.1 Umsatzentwicklung	7
2.4.2 Ertragslage	8
2.4.3 Vermögens- und Finanzlage	9
2.4.4 Investitionen	10
3. Nachtragsbericht	10
4. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess	10
5. Chancen- und Risikobericht	11
5.1 Chancen- und Risikomanagementsystem	11
5.2 Umfeld und Markt	12
5.3 Leistungswirtschaftliche Risiken	12
5.4 Personal	13
5.5 Informationstechnik	13
5.6 Finanzwirtschaftlicher Bereich	13
5.7 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands	14
6. Erklärung zur Unternehmensführung	14
6.1 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats zu den Empfehlungen der Regierungskommission Corporate Governance Kodex	14
6.2 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken	14
6.3 Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und Zusammensetzung und Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse	15
7. Sonstige Berichte	16
7.1 Vergütungsbericht	16
7.2 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289 Abs. 4 HGB	16
8. Prognosebericht	17

1. Grundlagen der Gesellschaft

Die üstra ist der umweltfreundliche Mobilitätsdienstleister für Hannover. Mit ihren Stadtbussen und Stadtbahnen gehört die üstra zur Spitzengruppe der deutschen Nahverkehrsunternehmen. Mit rund 165 Millionen Fahrgästen im Jahr ist sie der leistungsstärkste Dienstleister für Nahverkehr in Niedersachsen.

Die Region Hannover als Körperschaft ist der Aufgabenträger für den Nahverkehr, nicht nur für die Landeshauptstadt Hannover, sondern für das gesamte Gebiet der Region Hannover. Die üstra ist mit ihren Leistungen das Rückgrat der öffentlichen Mobilität in der Landeshauptstadt. Mit ihren Bahnen und Bussen fahren mehr als 450.000 Menschen täglich, das entspricht einem Wert von über 80 % der Stadtbevölkerung. Mit knapp 38 Millionen Wagenkilometern pro Jahr (Bahn und Bus) und über 1.800 Beschäftigten befördert die üstra die Hannoveraner in der Innenstadt tagsüber im 10-Minuten-Takt.

Die üstra kooperiert im Verkehrsverbund Großraum-Verkehr Hannover (GVH). Mehrheitsgesellschafter des GVH ist die Region Hannover, welche 51 % der Gesellschaftsanteile hält. Die beteiligten Verkehrsunternehmen halten in Summe 49 % der Gesellschaftsanteile am GVH. Gesellschafter auf Seiten der Verkehrsunternehmen sind neben der üstra die RegioBus Hannover GmbH, die DB Regio AG, die metronom Eisenbahngesellschaft mbH und die erixx GmbH. Der GVH sorgt für ein abgestimmtes Verkehrsnetz und ein einheitliches Tarifsystm.

Zur langfristigen Unternehmenssicherung hat die üstra im Mai 2008 einen Partnerschaftsvertrag mit der Region Hannover, dem Betriebsrat sowie der Gewerkschaft ver.di abgeschlossen. Der Partnerschaftsvertrag stellt den normativen Rahmen zur Umsetzung und Weiterführung der Unternehmensstrategie „vitale üstra 2020“ dar.

Mit Wirkung vom 1. Juni 2009 hat die Region Hannover der üstra die Betrauung und Finanzierungszusage für die Stadtbahnverkehrsleistungen nach Maßgabe der Altmark-Trans-Kriterien erteilt.

Mit Wirkung vom 1. Juli 2010 hat die Region Hannover der üstra die Betrauung und Finanzierungszusage für die Busverkehrsleistungen mittels eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der VO (EG) 1370/2007 erteilt.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahr 2014 als stabil erwiesen. Nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 1,5 % (Vorjahr: +0,1 %). Wichtigster Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft war der Konsum. Die privaten Konsumausgaben stiegen preisbereinigt um 1,1 %, die des Staates um 1,0 %, auch die Investitionen legten zu. Der Außenhandel gewann trotz eines weiterhin schwierigen außenwirtschaftlichen Umfelds etwas an Dynamik. Fast alle Wirtschaftsbereiche konnten zur Belebung der deutschen Wirtschaft beitragen. Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte nahm 2014 um 2,2 % zu. Der Anstieg der in jeweiligen Preisen berechneten Konsumausgaben der privaten Haushalte fiel mit 2,1 % in gleicher Höhe wie im Vorjahr aus. Die Verbraucherpreise sind im Jahresdurchschnitt um 0,9 % gestiegen, damit ist die Jahresteuerrate seit 2011 rückläufig. Die Jahresteuerrate wurde wesentlich durch die Preisrückgänge für Energie geprägt. Energie verbilligte sich um 2,1 % vor allem infolge der Rohölpreisentwicklung. Ohne Berücksichtigung der Energiepreise lag die Jahresteuerrate bei +1,3 %. Der Arbeitsmarkt hat sich im schwierigen wirtschaftlichen Umfeld bewährt. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg um 0,9 % auf 42,6 Millionen. Im Jahr 2014 legte die Erwerbstätigkeit gegenüber dem Vorjahr in fast allen Wirtschaftsbereichen zu. Die Zahl der Arbeitslosen ging im Jahresdurchschnitt um 0,2 Prozentpunkte auf 2,898 Millionen zurück, die Arbeitslosenquote betrug 6,7 %. Im Bezirk der Agentur für Arbeit Hannover lag die Arbeitslosenquote zum Stichtag 31. Dezember 2014 bei 7,8 % (Vorjahr: 7,8 %).

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) der im Verband der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengeschlossenen Personenverkehrsunternehmen sind nach vorläufigen Berechnungen im Jahr 2014 um 0,6 % gestiegen (Vorjahr: +0,8 %). Das heißt, dass in 2014 über 10 Milliarden Fahrgäste in Deutschland mit Bussen und Bahnen gefahren sind. Tendenziell bestätigt sich auch für 2014 der Trend der vergangenen Jahre: Ländliche Busverkehre sind eher rückläufig, Verkehre in Ballungsräumen (hier vor allem die schienengebundenen Verkehre) befinden sich im Aufwind. Allein in den letzten zehn Jahren konnten die ÖPNV-Unternehmen 7,4 % Fahrgäste dazugewinnen.

Die Unsicherheiten bei der Preisentwicklung für Energie und Treibstoffe sowie beim allgemeinen Materialaufwand lassen

befürchten, dass die spezifischen Kosten der Nahverkehrsunternehmen in stärkerem Maße als die allgemeinen Verbraucherpreise der privaten Haushalte steigen werden.

Mit Sorge werden die Perspektiven der ÖPNV-Finanzierung betrachtet. Laut VDV kann der seit Jahren festzustellende Rückgang der Mitfinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Mitteln von der Branche nicht kompensiert werden. Dies kann die positive Entwicklung der gesamten Nahverkehrsbranche negativ beeinflussen. So haben Bund und Länder in 2013 zwar beschlossen, die Entflechtungsmittel zum Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastruktur bis 2019 in unveränderter Höhe zu belassen. Allerdings reicht die Versteigerung dieser Mittel allein nicht aus, um den angefallenen Sanierungsstau im ÖPNV aufzulösen. Die Erarbeitung einer Anschlussregelung für das 2019 auslaufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde 2014 seitens der Bundesregierung in die Bund-Länder-Finanzkommission delegiert. Für das ebenfalls 2019 auslaufende Entflechtungsgesetz (EntflechtG) ist nach derzeitigem Stand keine Anschlussregelung vorgesehen.

In Niedersachsen ist zum 1. Januar 2014 das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NdsGVFG) in Kraft getreten. Verbunden damit ist eine schrittweise Umschichtung des Anteils der Entflechtungsmittel des Bundes für Niedersachsen für den schienen- und straßengebundenen ÖPNV von derzeit 40 % auf 60 % in 2017.

2.2 *Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2014*

Entsprechend der Zielsetzung von Vorstand und Aufsichtsrat, die nachhaltige marktorientierte Entwicklung des Unternehmens voranzutreiben und die üstra als vitales integriertes Verkehrsunternehmen in der Region Hannover zu behaupten, führte die üstra die im Jahr 2005 unter der Überschrift „vitale üstra 2020“ gestartete Unternehmensstrategie und den damit verbundenen Restrukturierungsprozess auch im Jahr 2014 fort.

Neben der Fortsetzung des notwendigen Restrukturierungsprozesses hat die üstra die in 2011 begonnene Umsetzung der Unternehmensstrategie für eine zukunftsorientierte nachhaltige Entwicklung des Unternehmens und zur Schärfung des Unternehmensprofils im ÖPNV in der Region Hannover vorangetrieben. Die üstra positioniert sich als nachhaltig wirtschaftendes Unternehmen, kundenorientierte Dienstleisterin, attraktive Arbeitgeberin, als innovatives Unternehmen und Kompetensträgerin Nahverkehr. Als öf-

fentliches Verkehrsunternehmen sieht sich die üstra den Grundsätzen der Nachhaltigkeit verpflichtet und verankert die soziale, wirtschaftliche und ökologische Verträglichkeit in ihren Aktivitäten. Diese vorgenannten fünf strategischen Handlungsfelder wurden in die 2013 überarbeitete Unternehmenspolitik übernommen. In der konkreten Umsetzung lag der Fokus im Jahr 2014 auf Projekten rund um das Thema Kompetensträgerin Nahverkehr.

Die Region Hannover als zuständige Behörde hat im Jahr 2014 die Direktvergabe eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an die üstra vorbereitet, der sämtliche Stadtbahn- und Busverkehrsleistungen der üstra erfassen und zur langfristigen Absicherung von Betrieb und Finanzierung der üstra eine Laufzeit von 22½ Jahren haben soll, beginnend ab dem 25. September 2015. Die dazu nach Art. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 5 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz (kurz: PBefG) erforderliche Vorabkennzeichnung ist am 16. Mai 2014 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union (ABl. 2014/S 094-163846) erfolgt; konkurrierende Anträge anderer Verkehrsunternehmen sind in der Frist des § 8b Abs. 5 Satz 2 PBefG nicht gestellt worden. Die üstra hat die Arbeiten der Region im Jahr 2014 intensiv begleitet und unterstützt. In Abstimmung mit der Region Hannover hat die üstra genehmigungsrechtlich die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass zeitlich parallel zur Erteilung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages für alle davon erfassten Verkehre neue PBefG-Linienverkehrsgenehmigungen mit einer einheitlichen und die Spielräume des § 16 PBefG voll ausschöpfenden Geltungsdauer durch die LNVG erteilt werden können. Hierfür ist die üstra von der LNVG von über den 24. September 2015 hinausreichenden Verpflichtungen aus den alten Linienverkehrsgenehmigungen entbunden worden und hat die üstra die Voraussetzungen dafür geschaffen, die neuen Linienverkehrsgenehmigungen so frühzeitig zu beantragen, dass sie rechtzeitig von der LNVG erteilt werden können.

Die Nutzerfinanzierung wird weiter vorangetrieben. Auf Ebene des GVH wurden im Dezember 2013 und zum 1. Januar 2015 Tarifanpassungen von jeweils durchschnittlich 3,1 % durchgeführt. Der GVH liegt bei einem qualitativ hochwertigen Verkehrsangebot preislich eher im bundesrepublikanischen Mittelfeld. Durch Attraktivität des Tarifangebotes sollen auch weiterhin Kundenbindung und Neukundengewinnung unterstützt werden. Als besonders attraktiv hat sich 2014 das neue Tarifangebot im Sozialtarif, die MobilCard S, gezeigt. Mit über 12.000 MobilCards S pro Monat zeigt die Nachfrage, dass bei den Berechtigten ein großer Bedarf für dieses Angebot besteht.

Die üstra versteht sich als Kompetenzträger für den Nahverkehr und sieht sich mitverantwortlich für die Umsetzung des 2011 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplans „pro Klima“ der Region Hannover und des ebenfalls 2011 beschlossenen „Masterplans Mobilität“ der Stadt Hannover. Ziel beider verkehrspolitischen Pläne ist es, die Bürger zu immer häufigerer Nutzung von Verkehrsmitteln, die dem Umweltverbund zuzurechnen sind, zu bewegen. Die üstra strebt eine Steigerung der Fahrgastzahlen um mindestens 1 % pro Jahr an. Noch höhere Zuwächse sind möglich, wenn die öffentliche Hand die Rahmenbedingungen für den ÖPNV weiter verbessert. So kann ein deutlicher Schritt zur Reduzierung der CO₂-Belastung durch den Verkehr erreicht werden.

Ein besonders wichtiges Projekt zur Ansprache von Gelegenheitskunden war die Einführung des „Mobilitätsshops“, mit dem die üstra für die Verkehrsunternehmen im GVH Onlinetickets anbietet. Mit direkter Verknüpfung zur Fahrplanauskunft können Kunden im Internet oder per Smartphones Onlinetickets erwerben, die ausgedruckt, aber auch im Smartphone angezeigt werden können. Gleichzeitig können sich Kunden bei der Registrierung zum Onlineshop auch für Carsharing bei Stadtmobil anmelden oder Taxi-Vertragskunde werden und dadurch Rabatte bei der Taxennutzung erhalten. In 2015 soll der Onlineshop zu einem Mobilitätsportal ausgebaut werden, auf dem neben der ÖPNV-Auskunft und dem Ticketkauf auch Routing für andere Verkehrsmittel und Buchung von Carsharing-Fahrzeugen möglich sein wird.

Ein wichtiges Marketinginstrument der üstra zur aktiven Kundenansprache war die Präsenz bei Messen wie der INFA 2014 und bei großen Veranstaltungen wie der Nacht der Museen, der Nacht der Theater, dem Regionsentdeckertag oder dem Hannover-Marathon. Höhepunkte waren die Kooperation mit der Landesausstellung „Hannovers Herrscher auf Englands Thron“ und der Tag der Deutschen Einheit, der 2014 aufgrund der niedersächsischen Bundesratspräsidentschaft in Hannover gefeiert wurde. Hier zeigte sich einmal mehr, dass die üstra erste Adresse für reibungslose An- und Abfahrt auch bei Großveranstaltungen ist.

Besonderes Augenmerk wurde in 2014 auf die Kundengruppe der über 60-Jährigen gelegt. Für das Abo der MobilCard 60 plus wurde in der zweiten Jahreshälfte ein besonderes Werbekonzept mit attraktiven Prämien gestartet.

Mit der Fortführung der Kampagne „üstra verbindet“ hat die üstra nicht nur Imagewerbung betrieben, sondern durch den Kurzfilm „üstra verbindet Hannover und die Welt“ ein deutliches Zeichen für eine offene Gesellschaft geliefert, das bundesweit Beachtung fand.

Am 14. Dezember 2014 wurde die Streckenverlängerung der Stadtbahnlinie 7 zum neuen Endpunkt Misburg in Betrieb genommen. Im Rahmen der Verlängerung wurden auch die Haltestellen Kafkastraße und Am Forstkamp gebaut. Die drei neuen Haltestellen sind barrierefrei ausgebaut und verfügen über Hochbahnsteige.

Des Weiteren wurde in 2014 der Hochbahnsteig Saarbrückener Straße in Betrieb genommen. Der Hochbahnsteig ersetzt die bisherigen, nicht barrierefreien, Haltestellen Mettlacher Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße.

Hannover bekommt eine neue Stadtbahn – unter dem Arbeitstitel „TW 3000“ läuft bei der üstra die größte Neuschaffung seit der Expo. Insgesamt hat die üstra 100 neue Stadtbahnfahrzeuge bestellt. Möglich wird diese Investition, weil die Fahrzeuge zu 50 % durch Mittel des Landes Niedersachsen nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) gefördert werden. Am 7. März 2014 wurde das neue Fahrzeug zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert, der Fahrgastbetrieb sollte kurze Zeit später aufgenommen werden. Allerdings wurden Mitte März 2014 Fertigungsmängel an den Schweißnähten festgestellt, betroffen davon waren die ersten 20 Fahrzeuge. Die Mängel an den Fahrzeugen werden im Laufe des Jahres 2015 durch den Hersteller behoben. Die üstra und das Herstellerkonsortium haben unter Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde einen entsprechenden Sanierungsplan verbindlich festgeschrieben. Die Kosten für die Sanierung trägt der Hersteller. Im Dezember 2014 wurde das 21. Fahrzeug nach Hannover überführt, wo die dynamische Inbetriebnahme erfolgt. Nach gründlicher Vorbereitung für den Einsatz wird das Fahrzeug im Frühjahr 2015 den Linienverkehr aufnehmen können.

Mit der Beschaffung und Inbetriebnahme weiterer sieben Hybridbusse wurde die Erneuerung der Busflotte weiter vorangetrieben. Insgesamt sollen 51 Hybridbusse in den Jahren 2013 bis 2015 beschafft werden. Im Rahmen des „Schaufensters Elektromobilität“ fördert das Land Niedersachsen diese Maßnahme mit insgesamt 2,0 Mio. €.

Im Jahr 2014 wurde die üstra erneut in den Bereichen Qualitäts-, Umwelt- und Arbeitsschutzmanagement erfolgreich rezertifiziert. Des Weiteren wurde der Anwendungsbereich des Energiemanagements auf alle Unternehmensbereiche der üstra ausgeweitet und ebenfalls erfolgreich zertifiziert. Darüber hinaus wurde die üstra, für ihren freiwilligen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung über die gesetzlichen Anforderungen hinaus, vom Verein Pro Hannover Region – Verein zur Entwicklung der regionalen Wirtschaft e.V. (PHR) mit dem CSR-Siegel ausgezeichnet.

2.3 Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2014 waren bei der üstra im Jahresdurchschnitt 2.027 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 2.018). Die Zahl der aktiv Beschäftigten ist auf 1.792 gestiegen (Vorjahr: 1.785). Der aus der Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des Projektes „vitale üstra 2020“ resultierende Personalabbau wurde sozialverträglich über den Wechsel von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in die Passivphase der Altersteilzeit bzw. durch Erreichen der regulären Altersrente umgesetzt. Im Durchschnitt befanden sich 153 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Passivphase der Altersteilzeit (Vorjahr: 155).

Die Zahl der Auszubildenden und Praktikanten betrug im Durchschnitt 82 (Vorjahr: 78). Die Berufsausbildung der üstra ist ein Instrument zur Sicherstellung der Deckung zukünftiger Personalbedarfe. Die berufliche Ausbildung ist aber auch ein soziales Anliegen und Ausdruck der „gesamtgemeinschaftlichen“ Verantwortung eines kommunalen Unternehmens. Von daher bildet die üstra auch über Bedarf aus und berücksichtigt dabei insbesondere auch schwer vermittelbare Jugendliche, die noch keine abgeschlossene Berufsausbildung haben, um diesen einen Einstieg in die Berufsausbildung und damit in ein zukünftiges Beschäftigungsverhältnis zu geben. Dabei kooperiert die üstra mit Pro Beruf.

Insgesamt ist die Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2014 günstig verlaufen. Entsprechend stellt sich die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dar.

2.4.1 Umsatzentwicklung

Die Erlöse aus Verkehrsleistungen (einschließlich Fahrplanverkauf und Verkehrsmittelwerbung) betragen 162.681 Tsd. € im Geschäftsjahr 2014 (Vorjahr: 153.249 Tsd. €). Im Vergleich zur Planung von 155.693 Tsd. € ist ein Anstieg um 6.988 Tsd. € zu verzeichnen. Dies ist im Wesentlichen auf positive Effekte aus dem Einnahme-Poolausgleich im GVH zurück zu führen.

Die Einnahmen aus den vom Fahrgast gezahlten Fahrgeldern sind im Geschäftsjahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 8.507 Tsd. € bzw. 6,1 % auf 147.581 Tsd. € gestiegen.

Die Tarifeinnahmen (inklusive Einnahme-Poolausgleich im GVH für Vorjahre) sind um 8.508 Tsd. € auf 146.353 Tsd. € gestiegen. Dabei trägt der ungeplante Einnahme-Poolausgleich im GVH für 2013 wesentlich zur Verbesserung der Tarifeinnahmen bei. Als Folgewirkung des Fahrgastzuwachses in 2013 profitiert die üstra im GVH auch in 2014 aus den neu vereinbarten Sonderzahlungen der Verbundpartner

2.4 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Geschäftsentwicklung	(in Tsd. €)			
	2014	2013	2012	2011
Grundkapital	67.491	67.491	67.491	67.491
Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände	223.312	231.017	168.024	177.249
Bilanzsumme	317.432	315.430	289.980	274.475
Investitionen*	9.490	84.170	9.592	59.347
Abschreibungen**	16.781	16.996	17.108	15.589
Umsatzerlöse	162.681	153.249	141.681	148.225
Personalaufwand	106.825	103.954	97.410	94.982
Ergebnis nach Steuern***	-17.642	-18.001	-18.306	-13.832

* ohne Finanzanlagen

** auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

*** vor Verlustübernahme durch VVG

in Folge der sich hieraus ergebenden Quotierungen. Bereinigt um die Effekte des Poolausgleichs für Vorjahre sind die Tarifeinnahmen um 6.426 Tsd. € auf 144.160 Tsd. € gestiegen. Somit entfaltete die im Dezember 2013 durchgeführte Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,1 % ihre gewünschte Wirkung. Nach witterungsbedingter überdurchschnittlicher Fahrgastnachfrage im Jahr 2013 konnten die Fahrgastzahlen, wie erwartet, nicht ganz auf dem Niveau gehalten werden und weisen in 2014 einen Rückgang um 0,9 % auf 163,3 Millionen aus.

Die üstra hat bei ihren Fahrausweisprüfungen in 2014 mehr Schwarzfahrer angetroffen als im Jahr zuvor. Insgesamt wurden 63.870 Personen (Vorjahr: 56.731) ohne gültigen Fahrausweis angetroffen. Der Anteil der festgestellten Schwarzfahrer an den überprüften Fahrgästen ist mit 1,97 % (Vorjahr: 1,99 %) etwa gleich geblieben. Die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt liegen mit 1.228 Tsd. € auf dem Vorjahreswert. Ziel der intensiven Fahrausweisprüfungen ist nicht möglichst viele Schwarzfahrer zu erwischen, sondern die Zahlungsmoral der Menschen, die den Nahverkehr in Hannover nutzen, zu stärken.

Auf Grundlage der in 2006 erfolgten Gesetzesänderung für den Ausgleich von rabattierten Beförderungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) hat das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, im Jahr 2007 die gesetzlich festgelegte Ermittlung der Ausgleichsleistungen durch ein vertraglich geregeltes Verfahren ersetzt. Im Jahr 2012 hat die üstra eine Ergänzungsvereinbarung mit der LNVG geschlossen, mit der die bisherige Regelung ohne die bis 2011 geltende Minderung von jährlich 1 % des Ausgleichsbetrages fortgeführt wird. Als neue Obergrenze je Unternehmen wurde der beihilferechtlich maximal zulässige Ausgleichsbetrag, der sich aktuell aus der Anwendung der durch einen Gutachter neu ermittelten Sollkostensätze ergeben würde, festgelegt. Somit beträgt die Ausgleichsleistung im Jahr 2014 wie im Vorjahr 8.169 Tsd. €.

Der Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX erfolgt bei der üstra unter Ansatz einer alle zwei Jahre durch Fahrgastzählungen zu erhebenden betriebsindividuellen Schwerbehindertenquote. Der für die Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Personen gesetzlich zugrunde zu legenden Anteil von beförderten Fahrgästen mit Schwerbehinderung wird für Niedersachsen für das Jahr 2014 mit 2,85 % prognostiziert. Die für das Jahr 2014 ermittelte betriebsindividuelle Quote beträgt 4,51 %, abzüglich der Kürzung von $\frac{1}{3}$ der amtlichen Quote. Somit können für die Berech-

nung der Ausgleichsleistungen 3,56 % in Ansatz gebracht werden (Vorjahr: 3,25 %). Bedingt durch den Anstieg der betriebsindividuellen Quote und der Tarifeinnahmen, welche die Basis für die Berechnung der Ausgleichsleistungen bilden, sind die Ausgleichsleistungen gegenüber dem Vorjahr um 854 Tsd. € bzw. 19,8 % angestiegen.

Die sonstigen Umsatzerlöse von 1.762 Tsd. € (Vorjahr: 1.692 Tsd. €) betreffen vorrangig Erträge aus der Vermietung von Reklameflächen.

2.4.2 Ertragslage

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 38.109 Tsd. € (Vorjahr: 42.624 Tsd. €, Plan: 36.694 Tsd. €). Größte Position sind Erträge aus vertraglichen Leistungen gegenüber Dritten 30.027 Tsd. € (Vorjahr: 34.832 Tsd. €), insbesondere Erträge für Leistungen aus dem Instandhaltungsvertrag mit der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist begründet in der geänderten Auftragsvergabe für Erneuerungsmaßnahmen der infra, die seit 2013 direkt durch die infra erfolgt. Weitere wesentliche Posten im Jahr 2014 waren: Ersatz von Schäden 1.428 Tsd. € (Vorjahr: 1.054 Tsd. €), Erträge aus Mieten und Pachten 1.755 Tsd. € (Vorjahr: 1.537 Tsd. €) und Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen 2.063 Tsd. € (Vorjahr: 1.120 Tsd. €). Der Anstieg in der letzten Position resultiert aus der ungeplanten Übertragung des betrieblich nicht mehr notwendigen Grundstücks des alten Stadtbahnbetriebshofs Vahrenwald an die Versorgungseinrichtung der üstra e.V. (VE) zur Erhöhung des Deckungskapitals der betrieblichen Altersversorgung.

Im Geschäftsjahr 2014 betragen die Betriebsaufwendungen 217.446 Tsd. € (Vorjahr: 213.010 Tsd. €, Plan: 219.601 Tsd. €).

Der Materialaufwand betrug 44.129 Tsd. € (Vorjahr: 41.919 Tsd. €). Diese Position beinhaltet: 15.180 Tsd. € (Vorjahr: 15.122 Tsd. €) Energiekosten, 13.412 Tsd. € (Vorjahr: 11.731 Tsd. €) Material und Fremdleistungen für die Instandhaltung der Fahrzeuge und eigenen Anlagen sowie 15.537 Tsd. € (Vorjahr: 15.065 Tsd. €) Aufwand für Subunternehmerleistungen im Busbereich. Im Bereich der Energiekosten konnte der Wirkarbeitspreis für Strom durch Ausübung von Verlängerungsoptionen auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Beim Preis und damit beim Aufwand für Diesel war ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Der Personalaufwand betrug insgesamt 106.825 Tsd. € (Vorjahr: 103.954 Tsd. €). Bedingt durch die tarifliche Steigerung der Entgelte sind die Personalaufwendungen im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Der Rückstellung für mittelbare Pensionsverpflichtungen wurden in 2014 weitere 3.000 Tsd. € (Vorjahr: 7.115 Tsd. €) zugeführt. Zusätzlich erfolgte durch die Übertragung des betrieblich nicht mehr notwendigen Grundstücks des alten Stadtbahnbetriebshofs Vahrenwald eine Erhöhung des Deckungskapitals der VE um 2.306 Tsd. €. Zum 31. Dezember 2014 beträgt die Deckungslücke in der Finanzierung der Altersversorgung 36.705 Tsd. € (Vorjahr: 37.588 Tsd. €).

Die bilanziellen Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betragen 16.781 Tsd. € (Vorjahr: 16.996 Tsd. €). Im Zuge der Beschaffung neuer Fahrzeuge werden die Abschreibungen in den Folgejahren wieder kontinuierlich ansteigen.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug 49.712 Tsd. € (Vorjahr: 50.142 Tsd. €). Wesentliche Positionen in diesem Bereich sind das Nutzungsentgelt für die Nutzung der Infrastrukturanlagen der infra, Vorleistungen für Drittaufträge sowie sonstige Dienstleistungen.

Die Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungen betragen 789 Tsd. € (Vorjahr: 739 Tsd. €). Im Wesentlichen wurden in 2014 die abgeführten Ergebnisse von protec Service GmbH, RevCon Audit und Consulting GmbH und üstra Reisen GmbH auf Grundlage der mit der üstra abgeschlossenen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge vereinnahmt.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Zinserträge in Höhe von 795 Tsd. € (Vorjahr: 1.112 Tsd. €) erwirtschaftet. Die Finanzierung der geplanten Investitionen erfolgt im Wesentlichen durch den Einsatz eigener liquider Mittel und durch Investitionszuschüsse. Der damit verbundene Rückgang der Liquidität sowie das weiter sinkende Zinsniveau führen zu einem Rückgang der Zinserträge.

Abschreibungen auf Finanzanlagen sind im Geschäftsjahr 2014 in Höhe von 9 Tsd. € (Vorjahr: 0 Tsd. €) für ein Arbeitgeber-Darlehen angefallen.

Die Zinsaufwendungen betragen 2.460 Tsd. € (Vorjahr: 2.833 Tsd. €), davon entfielen 2.029 Tsd. € (Vorjahr: 2.300 Tsd. €) auf die Aufzinsungen von Rückstellungen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in 2014 betrug -17.527 Tsd. € (Vorjahr: -18.106 Tsd. €).

Außerordentliche Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2014 nicht angefallen.

Das Geschäftsjahr 2014 schloss vor Verlustübernahme mit einem Jahresfehlbetrag von 17.642 Tsd. € ab (Vorjahr: 18.001 Tsd. €). Im Vergleich zum geplanten Jahresfehlbetrag von 29.802 Tsd. € ist dies eine Verbesserung um 12.160 Tsd. €. Die Ergebnisverbesserung ist auf höhere Tarifeinnahmen und zum Teil deutliche Kostenunterschreitungen zurückzuführen.

2.4.3 Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr angestiegen und betrug zum 31. Dezember 2014 317.432 Tsd. € (Vorjahr: 315.430 Tsd. €). Die einzelnen Bilanzpositionen entwickelten sich dabei wie folgt:

Auf der Aktivseite sind die immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen auf 223.312 Tsd. € (Vorjahr: 231.017 Tsd. €) zurückgegangen. Hier wirkt sich die geringe Investitionstätigkeit im Jahr 2014 aus. Das Investitionsvolumen lag deutlich unter den Abschreibungen auf Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen. Die Finanzanlagen sind auf 6.615 Tsd. € (Vorjahr: 28.796 Tsd. €) zurückgegangen. In 2014 lief planmäßig der verbliebene Teil der mittelfristigen Anlage liquider Mittel in festverzinsliche Wertpapiere aus, diese Mittel sollen zur Finanzierung der Investitionen eingesetzt werden.

Das Vorratsvermögen ist auf 10.733 Tsd. € (Vorjahr: 10.947 Tsd. €) zurückgegangen. Die Forderungen sind auf 9.759 Tsd. € (Vorjahr: 8.166 Tsd. €) gestiegen. Der Anstieg dieser Position im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die sonstigen Vermögensgegenstände wurden mit 908 Tsd. € (Vorjahr: 859 Tsd. €) ausgewiesen. Die liquiden Mittel sind auf 66.104 Tsd. € (Vorjahr: 35.645 Tsd. €) gestiegen. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Rückfluss der Mittel aus den festverzinslichen Wertpapieren.

Auf der Passivseite sind die Rückstellungen auf 84.836 Tsd. € (Vorjahr: 77.011 Tsd. €) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Rückstellungen für Pensionen zurückzuführen. Ferner wurde im Berichtsjahr eine Rückstellung für die Nachbesicherungspflicht der US-Cross-Border-Lease Transaktionen (CBL-Transaktion) gebildet. Die Nachbesicherungspflicht ergibt sich aus der Verschlechterung der Bonität der an beiden CBL-Transaktionen beteiligten Deutsche Bank AG.

Die Kreditverbindlichkeiten wurden planmäßig weiter zurückgeführt. Die Bankdarlehen valutierten zum 31. Dezember 2014 mit 10.226 Tsd. € (Vorjahr: 12.782 Tsd. €), dies entspricht einer Tilgung um 2.556 Tsd. €. Aufgrund der durchgängig guten Liquiditätslage erfolgte im Geschäftsjahr 2014 keine weitere Inanspruchnahme von Krediten.

Die übrigen Verbindlichkeiten sind auf 83.095 Tsd. € (Vorjahr: 86.676 Tsd. €) zurückgegangen. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen.

2.4.4 Investitionen

Das Investitionsvolumen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betrug im Geschäftsjahr 2014 9.490 Tsd. € (Vorjahr: 84.170 Tsd. €). Investitionszuschüsse wurden im Umfang von 542 Tsd. € (Vorjahr: 17.498 Tsd. €) für die Beschaffung von Hybridbussen sowie für das Pilotprojekt Elektrobusse generiert.

Damit lag das tatsächlich verausgabte Investitionsvolumen deutlich unter den für 2014 geplanten Investitionen in das Anlagevermögen von insgesamt 48.165 Tsd. € bei einem Eigenanteil von 32.587 Tsd. €. Bedingt durch die Fertigungsmängel an den Schweißnähten an den neuen Stadtbahnfahrzeugen kommt es zu einem Lieferverzug. Die sanierten Fahrzeuge sollen jetzt im Jahr 2015 ausgeliefert werden.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag in der Erneuerung der Fahrzeugflotte. Im Jahr 2014 wurden sieben Gelenkbusse mit Hybridtechnologie beschafft. Weitere größere Investitionen wurden für den Ausbau der Infrastruktur auf den Stadtbahnbetriebshöfen und für die Modernisierung und den Ausbau der IT- und Kommunikationssysteme getätigt.

3. Nachtragsbericht

Der Aufsichtsrat der üstra hat in seiner Sitzung am 16. Januar 2015 die erneute Wiederbestellung von André Neiß zum Vorstandsvorsitzenden bis zum 31. August 2020 und des Vorstandsmitglieds Wilhelm Lindenberg bis zum Jahr 2018, bis zum Erreichen der Altersgrenze, beschlossen.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung haben sich nach Abschluss des Geschäftsjahres 2014 nicht ereignet.

4. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Die wesentlichen Merkmale des bei der üstra bestehenden internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess können wie folgt beschrieben werden:

- Es gibt bei der üstra eine klare Führungs- und Unternehmensstruktur. Dabei werden bereichsübergreifende Schlüsselfunktionen zentral gesteuert.
- Die Funktionen der im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wesentlich beteiligten Bereiche Finanz- und Rechnungswesen und Controlling sind klar getrennt. Die Verantwortungsbereiche sind klar zugeordnet.
- Die im Bereich der Rechnungslegung eingesetzten EDV-Systeme sind durch entsprechende Sicherheitseinrichtungen gegen unbefugte Zugriffe geschützt.
- Im Bereich der eingesetzten Finanzbuchhaltungssysteme wird, soweit möglich, Standardsoftware eingesetzt.
- Eine einheitliche Rechnungslegung wird insbesondere durch konzernweite Richtlinien (z. B. Bilanzierungsrichtlinien, Zahlungsrichtlinien, Reisekostenrichtlinien, etc.) gewährleistet. Diese werden laufend aktualisiert und bei Bedarf angepasst.
- Die am Rechnungslegungsprozess beteiligten Bereiche werden in quantitativer wie qualitativer Hinsicht geeignet ausgestattet.
- Erhaltene oder weitergegebene Buchhaltungsdaten werden laufend auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft, z. B. durch Stichproben. Durch die eingesetzte Software finden programmierte Plausibilitätsprüfungen statt.
- Bei allen rechnungslegungsrelevanten Prozessen wird durchgängig das Vier-Augen-Prinzip angewendet.
- Die Verantwortung für die Einrichtung und Überwachung des Kontroll- und Risikomanagementsystems liegt beim Vorstand. Es ist Bestandteil des Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses im Unternehmen.
- Rechnungslegungsrelevante Prozesse werden regelmäßig durch die prozessunabhängige interne Revision überprüft.

5. Chancen- und Risikobericht

5.1 Chancen- und Risikomanagementsystem

Die üstra ist als Verkehrsunternehmen naturgemäß unternehmerischen und branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Die Risikopolitik der üstra ist risikoavers ausgerichtet und erlaubt die Nutzung sich bietender Geschäftsgelegenheiten, solange die Risiken angemessen und tragbar sind. Das bewusste Eingehen von bestandsgefährdenden Risiken ist nicht zulässig.

Die Steuerung von Chancen und Risiken ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Folglich besteht das Chancen- und Risikomanagementsystem aus einer Vielzahl von Bausteinen, die systematisch in die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation der Gesellschaft und ihrer Konzernunternehmen eingebettet sind. Es besteht keine eigenständige Aufbauorganisation für das Chancen- und Risikomanagement. Es wird vielmehr als originäre Aufgabe jeder Führungskraft sowie der Prozess- und Projektverantwortlichen verstanden. Diese sorgen im Rahmen ihrer Führungsaufgaben auch für die Einbindung der Mitarbeiter in das Chancen- und Risikomanagementsystem.

Grundsätzlich wird das Chancen- und Risikomanagementsystem der üstra im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Möglichkeiten konzernweit umgesetzt. Dabei liegt der Focus auf Gesellschaften, die aus Chancen- und Risikosicht besonders relevant sind.

Das zentrale Controlling stellt sicher, dass eine laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung und Bewertung von Chancen und Risiken erfolgt. Es ist verantwortlich für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Systems und überzeugt sich von dessen Wirksamkeit. Hierbei erstattet es regelmäßig Bericht an den Vorstand. Es entwickelt die risikopolitischen Grundsätze weiter und überwacht deren Einhaltung. Es kommuniziert zudem die Chancen- und Risikopolitik und legt die Dokumentationsanfordernisse fest. Die notwendige Überprüfung des Chancen- und Risikomanagementsystems auf seine grundsätzliche Tauglichkeit sowie die Einhaltung der operativen Umsetzung erfolgt durch die interne Revision. Alle wesentlichen, potenziell ergebnis- und bestandsgefährdenden Risiken werden in einer Risikomatrix dokumentiert, die regelmäßig aktualisiert und ergänzt wird.

Chancen und Risiken sind als mögliche Planabweichung definiert.

Für die üstra – als kommunales Unternehmen – ergeben sich aufgrund der Rahmenbedingungen für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen nur begrenzt wesentliche (Markt-) Chancen im Unterschied zu Unternehmen der freien Wirtschaft (beispielsweise Industrie- und Handelsunternehmen).

Bei der Ableitung von wesentlichen Chancen beschränkt sich die üstra ausschließlich auf den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) Bus und Stadtbahn. Sobald der ÖDA in einer belastbaren Entwurfsfassung steht, wird die üstra eine entsprechende Chancenbetrachtung vornehmen.

Die Bewertung von Chancen erfolgt grundsätzlich nach den Dimensionen „Chancenpotenzial“, „Eintrittswahrscheinlichkeit“ und „Standard der realisierten Chancenhandhabung“.

Als Risiko sind grundsätzlich negative Planabweichungen definiert (Mehraufwendungen und/oder Mindereinnahmen). Mögliche Ergebnisabweichungseffekte werden über den gesamten mittelfristigen Planungshorizont erhoben und summiert – eine Diskontierung erfolgt nicht. Risiken werden hinsichtlich des Schadenpotentials als „relevant“, „wesentlich“ und „bestandsgefährdend“ eingestuft. Relevant sind solche Risiken, die einen gewissen Schwellenwert überschreiten, der sich an zustimmungspflichtigen Rechtsgeschäften des Vorstands orientiert. Als wesentlich gelten Risiken, die für sich genommen bei Realisierung einen Schaden verursachen würden, der die künftige Ertragskraft der üstra erheblich beeinflusst. Mögliche Interdependenzen zwischen Risiken werden berücksichtigt. Die Bewertung und somit auch die Betrachtung der Risiken erfolgt nach Risikovorsorge.

Die Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit eines Risikos erfolgt nach den Kriterien:

- „Sehr gering“ (< 20 %),
- „Gering“ (20 % bis < 40 %),
- „Mittel“ (40 % bis < 60 %),
- „Hoch“ (60 % bis < 80 %),
- „Sehr hoch“ (80 % bis 100 %).

Die Risikobedeutung als Ergebnis der beiden Faktoren „Eintrittswahrscheinlichkeit“ und „Schadenpotential“ ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

> 20 Mio. €	mittel	hoch	hoch	hoch	hoch
1 – 20 Mio. €	gering	mittel	mittel	hoch	hoch
< 1 Mio. €	gering	gering	mittel	mittel	mittel
	0 – 20 %	20 – 40 %	40 – 60 %	60 – 80 %	80 – 100 %

Die im Rahmen des Risikomanagementsystems der üstra vorgesehenen Maßnahmen zur Früherkennung, Begrenzung und Bewältigung dieser Risiken werden ebenfalls regelmäßig überprüft und ergänzt. Zur Beherrschung der Risiken sind über adäquate Versicherungslösungen hinaus jeweils risikoindividuelle Bewältigungsmaßnahmen vorgesehen. Eine Risikoanalyse sowie Möglichkeiten zur Begrenzung und Bewältigung von Risiken sind auch in der Strategieentwicklung verankert und fließen in die operative Konzernplanung ein.

5.2 Umfeld und Markt

Zum 1. Januar 2013 ist die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft getreten. Damit wurde das PBefG an die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße angepasst. Die bisherigen Erfahrungen haben noch keine ausreichende Kenntnis darüber gebracht, inwieweit sich die Neuregelungen in der Praxis bewähren und wie weit sie ausreichende Rechtssicherheit bieten. Die sich daraus ergebenden Risiken werden als mittel eingestuft.

Mit der Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 des Bundes wurde auch das Regionalisierungsgesetz und damit ein zentrales Instrument zur Finanzierung des Personennahverkehrs geändert. Die dem Land Niedersachsen auferlegten Kürzungen von Finanzmitteln wurden in gleicher Höhe an die Aufgabenträger weitergegeben. Bei weiteren Kürzungen sind negative Auswirkungen auch auf ÖPNV-Leistungen beispielsweise durch Reduzierung von Verkehrsleistungen zu erwarten. Eine Rücknahme des Verkehrsangebots könnte zu Rückgängen bei den Fahrgastzahlen führen und würde den positiven Trend in der Entwicklung der Einnahmen voraussichtlich gefährden.

Darüber hinaus bestehen Planungsunsicherheiten aufgrund von möglichen Änderungen der politischen Rahmenbedingungen in Bezug auf die Ausgleichszahlungen für rabattierte

Ausbildungsverkehre nach Ende der bestehenden vertraglichen Finanzierung und die Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen. Diese Risiken werden als gering bewertet.

Aufgrund der Finanzknappheit der öffentlichen Haushalte sind bei den Zuschüssen für Investitionen weiterhin rückläufige Tendenzen feststellbar. Finanzmittel für Investitionsmaßnahmen, die bis 2006 nach dem GVFG gefördert wurden, werden seit 2007 durch die Länder verteilt. Den Ländern stehen dazu seit 2007 jährliche Kompensationszahlungen des Bundes in Form von zweckgebundenen Festbeträgen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung. Bund und Länder haben in 2013 zwar beschlossen, die Entflechtungsmittel zum Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastruktur bis 2019 in unveränderter Höhe zu belassen. Allerdings reicht die Versteigerung dieser Mittel allein nicht aus, um den angefallenen Sanierungsstau im ÖPNV aufzulösen. Die Erarbeitung einer Anschlussregelung für das 2019 auslaufende GVFG wurde 2014 seitens der Bundesregierung in die Bund-Länder-Finanzkommission delegiert. Für das ebenfalls 2019 auslaufende EntflechtG ist nach derzeitigem Stand keine Anschlussregelung vorgesehen. In Niedersachsen ist zum 1. Januar 2014 das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NdsGVFG) in Kraft getreten. Verbunden damit ist eine schrittweise Umschichtung des Anteils der Entflechtungsmittel des Bundes für Niedersachsen für den schienen- und straßengebundenen ÖPNV von derzeit 40 % auf 60 % in 2017.

5.3 Leistungswirtschaftliche Risiken

Die üstra hat sich zum Ziel gesetzt, die Wirtschaftlichkeit durch wachsende Einnahmen sowie interne Einsparmaßnahmen weiter zu verbessern.

Auf der Einnahmenseite geht die üstra davon aus, dass die Tarifeinnahmen auch in den Folgejahren ansteigen werden.

Der Anteil, der aus stärkerer Kundennachfrage resultiert, wird vermutlich gegenüber dem Anteil, der aus preislichen und strukturellen Maßnahmen generiert wird, tendenziell sinken. Die Risiken liegen darin, dass es nicht gelingt, einerseits über Kundenbindungsmaßnahmen Kunden langfristig an die üstra zu binden bzw. mögliche Kundenpotenziale zu erschließen und andererseits die notwendigen Tarifpreisanpassungen mindestens zur Deckung der Aufwandssteigerungen im Verkehrsverbund durchzusetzen. Grundlage für die Feststellung des Nachfragerisikos sind u.a. Untersuchungen zur Tarifergiebigkeit und zur Preiselastizität. Der ÖPNV blieb bislang im Wesentlichen von krisenbedingten Rückgängen bei den Fahrgastzahlen und den Fahrgeldeinnahmen verschont. Ein Anstieg der Arbeitslosenzahlen kann sich allerdings im Nahverkehr bei den Pendlerzahlen und im Freizeit- und Einkaufsverkehr auswirken. Das Tarifanpassungsrisiko besteht darin, dass die üstra bei der erforderlichen Umsetzung von Tarifanpassungsmaßnahmen von der Zustimmung des GVH, der Genehmigungsbehörde, des Aufgabenträgers Region Hannover und der Konzernmutter VVG abhängig ist. Die Risiken auf der Einnahmenseite werden als gering bewertet.

Begleitend betreibt die üstra nach wie vor ein konsequentes Kostenmanagement, das dazu beitragen soll, die mit dem Aufgabenträger vereinbarten Ziele zu erreichen. Bei sich abzeichnenden Abweichungen werden entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet. Das Risiko der Nichterreichung der vereinbarten Ziele wird als mittel bewertet.

Ein Kostenrisiko liegt in der Entwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise. Unsicherheiten aufgrund politischer Spannungen in den wichtigen Förderländern und oligopolbedingte Wettbewerbsverzerrungen lassen keine gesicherte Abschätzung der Preisentwicklung zu. Sollten die Preise entgegen der Planungsprämisse überproportional steigen, würde dies die üstra mit zusätzlichen Belastungen treffen. Im Hinblick auf die Preisentwicklung für Kraftstoffe wird das Risiko als mittel bewertet. Nach erfolgter Ausschreibung wurde ein neuer Stromliefervertrag mit der Stadtwerke Hannover AG geschlossen, welcher der üstra zumindest bis 2018 Planungssicherheit in Bezug auf die Beschaffungskosten für Strom verschafft und somit nur eine geringe Risikobedeutung hat.

Konstruktionsbedingte Mängel an Stadtbahnfahrzeugen und die Abkündigung von Ersatzteilen älterer Fahrzeuge führen möglicherweise zu erheblichen Mehraufwendungen bei den Instandhaltungsleistungen. Das Risiko wird durch ein vorsorgendes Instandhaltungsmanagement begrenzt. Insgesamt werden die Risiken hieraus als gering bewertet.

5.4 Personal

Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter und Führungskräfte sind ein zentraler Erfolgsfaktor für die üstra. Risiken bestehen darin, Leistungsträger für offene Stellen in unserem Unternehmen nicht zu finden oder sie nicht halten zu können. Diesem Risiko wird durch intensive Aus- und Weiterbildungsprogramme, frühzeitige Nachfolgeplanung, Gesundheitsmanagement und die Weiterentwicklung einer familienbewussten Personalpolitik entgegen gewirkt. Gleichzeitig soll damit eine hohe Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen und die Erhöhung der Mitarbeitermotivation erreicht werden. Die Risiken in diesem Risikofeld werden als mittel bewertet.

5.5 Informationstechnik

Der Betrieb, der Vertrieb und die sonstigen Geschäftsabläufe der üstra hängen vom effizienten und ununterbrochenen Betrieb der Datenverarbeitungs- und Telekommunikationssysteme ab. Die wachsende Vernetzung und die Notwendigkeit einer permanenten Verfügbarkeit stellen immer höhere Anforderungen an die IT-Systeme. Risiken werden durch die kontinuierliche Verbesserung der IT-Sicherheitskonzepte und den Einsatz moderner Hard- und Software verringert. Verteilte Rechenzentren und gespiegelte Datenbestände reduzieren das Risiko von Datenverlusten. Die Risiken im Risikofeld Informationstechnik werden als gering bewertet.

5.6 Finanzwirtschaftlicher Bereich

Die üstra hat in den Jahren 1997 und 1998 für insgesamt 108 Stadtbahnfahrzeuge sogenannte US-Cross-Border-Lease Transaktionen (CBL-Transaktionen) abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2014 waren noch 85 Stadtbahnfahrzeuge Gegenstand der beiden Transaktionen, wobei sich diese Anzahl Anfang Januar 2015 aufgrund einer weiteren vertragsgemäßen Teilbeendigung um weitere 17 Stadtbahnfahrzeuge auf nunmehr 68 Stadtbahnfahrzeuge reduziert hat. Die Risiken aus diesen CBL-Transaktionen werden im Rahmen des Risikomanagements kontinuierlich überwacht. Bei Untergang eines der in den beiden CBL-Transaktionen eingebundenen Stadtbahnfahrzeuge ist die üstra verpflichtet, ein vergleichbares Ersatzfahrzeug zu stellen oder den vertraglich vereinbarten Kündigungswert zu zahlen. Verstärkt durch die Finanzmarktkrise ergeben sich für die üstra aus diesen CBL-Transaktionen Risiken bei einer etwaigen Insolvenz jeweils einer der an den beiden Transaktionen beteiligten Banken. Diesen Risiken ist vertraglich durch die Einräumung des

Rechts zum Austausch der jeweiligen Bank begegnet. Bereits eingetreten ist das Risiko der Verschlechterung der Bonität der an beiden CBL-Transaktionen beteiligten Deutsche Bank AG, woraus sich vertraglich eine Nachbesicherungspflicht ergibt. Die Kosten für eine Nachbesicherung wären von der üstra zu tragen. Derzeit steht jedoch weder die Durchführung noch die Art der vorzunehmenden Nachbesicherung fest. Im Falle einer außerplanmäßigen vorzeitigen Vertragsbeendigung schließlich können wesentliche Währungs- und Zinsänderungsrisiken auftreten. Die Risiken aus den CBL-Transaktionen werden als mittel bewertet.

Durch die finanzielle Einbindung der üstra in den VVG-Konzern sind finanzwirtschaftliche Risiken nahezu ausgeschlossen, solange der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag besteht. Die Fortdauer des Beherrschungs- und Gewinnabführungsverhältnisses mit der VVG ist nicht zuletzt abhängig von dem Fortbestand des kommunalen steuerlichen Querverbundes. Dieser wurde mit dem Jahressteuergesetz 2009 erstmals auf eine gesetzliche Grundlage gestellt.

5.7 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind keine Risiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung erkennbar, die den Fortbestand einzelner Betriebsbereiche oder gar des gesamten Unternehmens gefährden könnten. Eine Aggregation der wichtigsten Einzelrisiken ist nicht angemessen, da ein gleichzeitiges Eintreten der Einzelrisiken unwahrscheinlich ist. Nach der Überprüfung der derzeitigen Risikosituation kommt der Vorstand zu dem Ergebnis, dass die üstra ausreichend versichert ist und genügend bilanzielle Vorsorge getroffen hat.

6. Erklärung zur Unternehmensführung

6.1 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats zu den Empfehlungen der Regierungskommission Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG erklären gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ nicht entsprochen wurde und auch künftig nicht entsprochen wird.

Diese generelle Abweichung begründet sich durch die besondere Aktionärsstruktur der Gesellschaft (98,38 % der Aktien liegen bei der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover GmbH und damit mittelbar in kommunaler Hand) und den damit verbundenen geringen Streubesitz sowie durch den Umstand, dass die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ausschließlich einen regionalen Bezug hat. Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft sind vor diesem Hintergrund der Auffassung, dass eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung bereits durch die gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere durch das deutsche Aktiengesetz, sichergestellt ist und damit eine Implementierung der Kodex-Empfehlungen bei der Gesellschaft nicht erforderlich ist.

6.2 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Das Unternehmen wendet eine Reihe von Unternehmensführungspraktiken an, mit denen verschiedene Zielstellungen verbunden sind:

- Die üstra hat die UITP-Charta für Nachhaltige Entwicklung unterzeichnet und sich damit zum nachhaltigen Handeln verpflichtet. Der Geschäftsbericht für 2014 beinhaltet einen Bericht zu den Aktivitäten des Unternehmens zur Verbesserung der Nachhaltigkeit.
- Die üstra arbeitet kontinuierlich und systematisch daran, ihre fünf strategischen Handlungsfelder für eine zukunftsorientierte nachhaltige Entwicklung des Unternehmens und zur Schärfung des Unternehmensprofils im ÖPNV in der Region Hannover weiter zu entwickeln. Die üstra positioniert sich als nachhaltig wirtschaftendes Unternehmen, kundenorientierte Dienstleisterin, attraktive Arbeitgeberin, als innovatives Unternehmen und Kompetenzträgerin Nahverkehr.
- Im Rahmen des Partnerschaftsvertrags mit der Region Hannover, ver.di und dem Betriebsrat hat sich die üstra verpflichtet, die Wirtschaftlichkeit der erbrachten Leistun-

gen jährlich im Rahmen eines Benchmarks zu überprüfen und marktfähige Kostenstrukturen zu realisieren. Für die Instandhaltung der Infrastruktur erfolgt dieser Marktvergleich in einem Vier-Jahres-Rhythmus.

- Durch die Unternehmensführung nach dem Management-Prinzip Management by Objectives (MbO) erfolgt eine zielorientierte sowie bereichs- und hierarchieübergreifend abgestimmte Steuerung des Unternehmens. Sie gewährleistet die Konzentration auf Prioritäten und erhöht die Verbindlichkeit getroffener Zielvereinbarungen. Zudem wird dadurch Transparenz über die Unternehmens-, Bereichs- und Gruppenziele geschaffen. Gleichzeitig wird das ergebnisorientierte Arbeiten gefördert. Das Zielvereinbarungssystem soll eine enge Verzahnung mit den strategischen Handlungsfeldern der üstra sicherstellen sowie die Einhaltung der im Partnerschaftsvertrag definierten Zielgrößen gewährleisten.
- Mit dem praktizierten Co-Management wird die frühzeitige und aktive Einbeziehung des Betriebsrats in alle wichtigen unternehmensbezogenen Entscheidungen angestrebt, um Akzeptanz bei strategischen Fragen und Veränderungsnotwendigkeiten zu erhalten.
- Mit der Teilnahme am Audit „berufundfamilie“ werden die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie der Ausbau und die Weiterentwicklung einer familienbewussten Personalpolitik gefördert. Gleichzeitig wird eine hohe Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen erreicht.
- Mit dem bei der üstra praktizierten Gesundheitsmanagement soll die Erhöhung des Gesundheitsstands und die Reduzierung von Abwesenheitszeiten erreicht werden. Zudem werden die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Arbeitsklimas sowie die Erhöhung der Mitarbeitermotivation angestrebt. Ziel ist auch die Überwindung bzw. Vorbeugung von Arbeitsunfähigkeit.
- Die üstra setzt das regelmäßige, strukturierte Mitarbeitergespräch als formalisiertes Führungsinstrument zur wechselseitigen Rückmeldung ein; damit soll die Zusammenarbeit und Arbeitsatmosphäre verbessert und weiterentwickelt werden, um den gemeinsamen Erfolg zu sichern.
- Die üstra hat ein Qualitäts-, Umwelt- und Arbeitsschutzmanagementsystem eingeführt und ist nach den Standards DIN EN ISO 9001, DIN EN 13816, DIN EN 15838, DIN EN ISO 14001, DIN EN ISO 50001 und NFL/ILO-OSH 2001 zertifiziert. Im Rahmen dieser Zertifizierungen wird das integrierte System regelmäßig durch unabhängige Gutachter überprüft. Ziele dieses Systems sind die Steigerung der Kundenzufriedenheit, die Optimierung interner Prozesse und Abläufe sowie des Beschwerdemanagements, die Verbesserung der

Energieeffizienz bei Fahrzeugen und Infrastruktur sowie die Reduzierung von Emissionen, umweltrelevanten und gefährlichen Arbeits- und Abfallstoffen und des Wasserverbrauchs.

Informationen über das Audit „berufundfamilie“ und das Qualitäts-, Umwelt- und Arbeitsschutzmanagement sowie der Nachhaltigkeitsbericht wie auch die Angaben zu Unternehmensführungspraktiken der üstra sind auf der Internetseite www.uestra.de in der Rubrik „Unternehmen“ zu finden.

6.3 *Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und Zusammensetzung und Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse*

Der Vorstand der üstra besteht laut Satzung aus zwei oder mehreren Personen, darunter einem Arbeitsdirektor. Die Anzahl der Vorstandsmitglieder wird von der Hauptversammlung festgelegt. Der Aufsichtsrat kann ein Vorstandsmitglied zum Vorsitzenden des Vorstands bestellen. Der Vorstand gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedarf.

Der Vorstand der üstra besteht aus zwei Mitgliedern. Im operativen Geschäft verantwortet der Vorstandsvorsitzende André Neiß die Informations- und Kommunikationstechnologie, die kaufmännische Leitung und das Marketing. Das Vorstandsmitglied Wilhelm Lindenberg hat die Funktion des Arbeitsdirektors inne und ist gleichzeitig zuständig für den Betrieb der Stadtbahnen und Busse, für die Fahrzeuge und die Betriebsanlagen und für den gesamten Personalbereich. Dem Vorstand sind insgesamt sieben Unternehmensbereiche und sieben Stabsbereiche zugeordnet. Der Vorstand stellt die unternehmensinterne Kommunikation in wöchentlichen Vorstandssitzungen sowie in wöchentlichen Sitzungen mit den Unternehmensbereichsleitungen sicher.

Der Aufsichtsrat besteht nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) aus 20 Mitgliedern, davon je zehn Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Der Aufsichtsrat wählt gemäß Mitbestimmungsgesetz aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden und bestellt gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und § 9 Abs. 2 der Satzung der üstra den aus vier Mitgliedern bestehenden Ausschuss „zur Wahrnehmung der in § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG bezeichneten Aufgabe“ (sog. Vermittlungsausschuss).

Der Aufsichtsrat gibt sich eine Geschäftsordnung. Der Aufsichtsrat hat darin vier Ausschüsse gebildet und ihre Zustän-

digkeiten festgelegt: Präsidialausschuss (sechs Mitglieder), Finanz- und Prüfungsausschuss (zugleich Prüfungsausschuss im Sinne von § 107 Abs. 3 Satz 2 AktG.; acht Mitglieder), Verkehrs- und Bauausschuss (acht Mitglieder) sowie Beteiligungsausschuss (zwölf Mitglieder). Alle Ausschüsse sind jeweils paritätisch mit Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besetzt.

Außerdem hat der Aufsichtsrat in seiner Geschäftsordnung die Möglichkeit geschaffen, aus seiner Mitte für jedes Mitglied eines dieser Geschäftsordnungsausschüsse hinsichtlich dessen Mitgliedschaft in diesem Ausschuss einen persönlichen Stellvertreter zu bestellen; Mehrfachvertretung und eine gleichzeitige eigene Ausschussmitgliedschaft des persönlichen Stellvertreters sind zulässig; ein persönlicher Stellvertreter ist jedoch nur dann teilnahme- und stimmberechtigt, wenn das Ausschussmitglied nicht selbst an der Sitzung des betreffenden Ausschusses teilnimmt.

Die Beschlussanträge werden den Mitgliedern des Aufsichtsrats zwei Wochen vor der Sitzung schriftlich mitgeteilt. Hierzu werden die Sachverhalte in ausführlichen schriftlichen Unterlagen erläutert. In Vorgesprächen sowie in den Sitzungen der Ausschüsse und des Aufsichtsrats steht der Vorstand für die Erläuterung von Details und zur Klärung von Fragen zur Verfügung. Von der Möglichkeit, Beschlüsse außerhalb von Sitzungen, z. B. im schriftlichen Verfahren zu fassen, wird verhältnismäßig selten und nur in Fällen Gebrauch gemacht, die besonders eilbedürftig sind.

Zwischen dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorstand finden regelmäßig Treffen zur Erörterung von aktuellen Fragen statt. Außerhalb dieser Treffen informiert der Vorstand den Aufsichtsratsvorsitzenden mündlich oder schriftlich über aktuelle Entwicklungen.

Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung jährlich über seine Arbeit.

7. Sonstige Berichte

7.1 Vergütungsbericht

Das Vergütungssystem des Vorstands der üstra hat feste und erfolgsabhängige Bestandteile. Die Höhe der erfolgsabhängigen Komponente ist abhängig vom Zielerreichungsgrad der jeweiligen Zielvereinbarungsbestandteile; diese setzen sich aus Zielen zur Unternehmensstrategie, finanziellen Zielen, Prozesszielen, Führungs- und Personalzielen sowie Kundenzielen zusammen. Vergütungskomponenten mit langjähriger Anreizwirkung (z. B. Bezugsrechte oder aktienbasierte Vergütungen) und Zusagen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit (ausgenommen Versorgungszusagen) werden dem Vorstand nicht gewährt.

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 13 der Satzung der üstra geregelt. Hiernach erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats neben dem Ersatz ihrer baren Auslagen eine von der Hauptversammlung festzusetzende Vergütung.

7.2 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289 Abs. 4 HGB

Das gezeichnete Kapital von 67.490.528,32 € ist eingeteilt in 26.400.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien, die jeweils die gleichen Rechte, insbesondere gleichen Stimmrechte, gewähren. Unterschiedliche Aktiengattungen bestehen nicht.

Dem Vorstand sind keine Beschränkungen bekannt, welche die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien der Gesellschaft betreffen.

Die VVG hat mitgeteilt, dass ihr seit dem 1. Januar 2002 98,38 % der Stimmrechte an der üstra unmittelbar und 0,01 % durch ihr Tochterunternehmen Stadtwerke Hannover AG zustehen. Gleichfalls hat die Landeshauptstadt Hannover Mitteilung gemacht, dass sie seit dem 1. Januar 1995 aufgrund der Zurechnung der von der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH gehaltenen Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG über 98,38 % Stimmrechte an der üstra verfügt. Die übrigen Aktien der üstra befinden sich nach Kenntnis des Vorstands im Streubesitz.

Es bestehen keine Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen.

Es ist dem Vorstand nicht bekannt, dass Arbeitnehmer am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind, welche ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben.

Der Vorstand der üstra besteht gemäß § 5 der Satzung aus zwei oder mehreren Personen, darunter einem Arbeitsdirektor. Die Zahl der Vorstandsmitglieder wird nach der Satzung der Gesellschaft von der Hauptversammlung bestimmt. Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgt gemäß den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 84 und 85 AktG (Bestellung und Abberufung des Vorstands). Mit Ausnahme einer gerichtlichen Ersatzbestellung ist für die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern allein der Aufsichtsrat zuständig. Er bestellt Vorstandsmitglieder auf höchstens fünf Jahre. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat kann dabei ein Vorstandsmitglied zum Vorsitzenden des Vorstands bestellen.

Änderungen der Satzung erfolgen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen des § 179 AktG. Jede Satzungsänderung bedarf hiernach neben der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen nach § 133 AktG eines Beschlusses der Hauptversammlung mit einer Mehrheit, die mindestens Dreiviertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst. Satzungsänderungen werden mit der Eintragung ins Handelsregister wirksam.

Der Vorstand ist nicht ermächtigt, neue Aktien der üstra – beispielsweise im Wege der Ausnutzung eines bedingten oder genehmigten Kapitals – auszugeben. Eine Ermächtigung des Vorstands durch die Hauptversammlung zum Erwerb eigener Aktien besteht ebenfalls nicht.

Es bestehen keine wesentlichen Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels in Folge eines Übernahmeangebots stehen.

Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmern getroffen sind.

8. Prognosebericht

Vor dem Hintergrund der knapper werdenden öffentlichen Finanzierungsmittel und der durch die Liberalisierung des Verkehrsmarktes entstehenden Veränderungen sowie der europäischen Vorgaben verfolgt die üstra weiterhin das Ziel, den schon in den Vorjahren eingeleiteten Um- und Restrukturierungsprozess im Jahr 2015 fortzusetzen. Den Auswirkungen der deutlichen Reduzierung staatlicher Ausgleichsleistungen soll mittelfristig durch eine verstärkte Nutzerfinanzierung begegnet werden. Voraussetzung hierfür ist, dass überdurchschnittliche Steigerungsraten bei den Fahrgasteinnahmen realisiert werden können und auf der Aufwandsseite weitere Restrukturierungspotenziale umgesetzt werden.

Allerdings bestehen Planungsunsicherheiten in den folgenden Feldern:

- Regionalisierungsmittel zur Finanzierung von Nahverkehrsleistungen;
- Kommunale Mittel zur Finanzierung von Nahverkehrsleistungen aufgrund der angespannten finanziellen Lage des Aufgabenträgers;
- Ausgleichszahlungen für rabattierte Ausbildungsverkehr nach Ende der bestehenden vertraglichen Finanzierung;
- Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen;
- Investitionsförderung.

Bei der Entwicklung der Tarifeinnahmen für das Jahr 2015 wird damit gerechnet, dass die zum 1. Januar 2015 vorgenommene Tarifierhöhung von durchschnittlich 3,1 % fast vollumfänglich in gleichem Maß auf die üstra durchschlägt. Die üstra plant für das Jahr 2015 Tarifeinnahmen in Höhe von 145,0 Mio. €. Dabei strebt die üstra eine Steigerung der Fahrgastzahlen um mindestens 1 % pro Jahr an.

Im Bereich des Verkehrsangebots wird die zum 14. Dezember 2014 in Betrieb genommene Streckenverlängerung nach Misburg zu einem Anstieg der Betriebsleistungen führen.

Die üstra wird den eingeschlagenen Weg der Restrukturierung und Effizienzsteigerung zur Einhaltung der im Partnerschaftsvertrag vereinbarten Ziele weiter fortsetzen und sich daraus ergebene nachhaltige Aufwandsreduzierungen im Wirtschaftsplan berücksichtigen. Allerdings werden überproportionale Kostensteigerungen im Bereich der Energiekosten und bei den Abschreibungen, hier aufgrund der Fahrzeugneubeschaffung, erwartet. Die geplante Steigerung der Tarifeinnahmen wird diese Kostensteigerung mittelfristig

nicht kompensieren können, so dass der Verlust der üstra weiter ansteigen wird.

In der Planung für das Geschäftsjahr 2015 geht die üstra von einem Jahresfehlbetrag von 27,0 Mio. € aus, der über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Muttergesellschaft der üstra, der VVG, ausgeglichen wird.

Für das Jahr 2015 sind Investitionen in Höhe von 123,8 Mio. € geplant, nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 71,6 Mio. €. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der nächsten Jahre ist die Erneuerung der Fahrzeugflotte.

Den hohen Investitionsbedarf für die Erneuerung der Fahrzeugflotte kann die üstra nicht mit eigenen Mittel abdecken. Derzeit werden gemeinsam mit der Region Hannover verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten geprüft.

Hannover, 20. Februar 2015

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft

- Der Vorstand -

André Neiß Wilhelm Lindenberg



üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Bilanz zum 31. Dezember 2014

Aktiva

	€	€	€	Vorjahr Tsd. €
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		4.622.373,68		4.257
II. Sachanlagen		218.689.822,46		226.760
III. Finanzanlagen		<u>6.615.335,53</u>		28.796
			229.927.531,67	259.813
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		10.732.809,86		(10.947)
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.605.609,67			7.230
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	687.746,62			357
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	465.203,79			579
4. sonstige Vermögensgegenstände	<u>907.990,81</u>			859
		10.666.550,89		(9.025)
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		<u>66.104.482,94</u>		(35.645)
			87.503.843,69	55.617
C. Rechnungsabgrenzungsposten				
		<u>260,00</u>		0
			260,00	0
			<u>317.431.635,36</u>	<u>315.430</u>

		Passiva	
		€	€
			Vorjahr Tsd. €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	67.490.528,32		67.490
II. Kapitalrücklage	<u>66.742.955,56</u>		<u>66.743</u>
		134.233.483,88	134.233
B. Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen			
		369.875,66	<u>0</u>
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	62.811.328,10		57.178
2. Steuerrückstellungen	250.000,00		250
3. sonstige Rückstellungen	<u>21.774.566,73</u>		<u>19.583</u>
		84.835.894,83	77.011
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.225.835,00		12.782
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.178.050,32		15.716
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	14.643.918,00		14.926
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	122.910,08		75
5. sonstige Verbindlichkeiten	<u>56.149.734,65</u>		<u>55.960</u>
		93.320.448,05	99.459
E. Rechnungsabgrenzungsposten			
		4.671.932,94	<u>4.727</u>
		<u>317.431.635,36</u>	<u>315.430</u>

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

	€	€	€	Vorjahr Tsd. €
1. Umsatzerlöse		162.680.979,82		153.249
2. andere aktivierte Eigenleistungen		13.207,71		14
3. sonstige betriebliche Erträge		<u>38.108.802,99</u>		42.624
4. <i>Gesamtleistung</i>			200.802.990,52	195.887
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		24.018.970,42		22.414
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		<u>20.109.794,56</u>		19.504
			<u>44.128.764,98</u>	<u>41.918</u>
6. <i>Rohergebnis</i>			156.674.225,54	153.969
7. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	76.225.233,33			73.466
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	<u>30.599.908,88</u>			30.488
		106.825.142,21		<u>103.954</u>
8. a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	16.780.589,34			16.996
b) Aufwendungen aus verrechneten Investitionszuschüssen	<u>0,00</u>			0
		16.780.589,34		<u>16.996</u>
9. sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>49.711.760,37</u>		<u>50.142</u>
			<u>173.317.491,92</u>	<u>171.092</u>
			-16.643.266,38	-17.123
10. Erträge aus Beteiligungen	12.614,00			27
11. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	776.452,68			712
12. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	604.080,24			947
13. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	<u>191.185,79</u>			165
		1.584.332,71		1.851
14. Abschreibungen auf Finanzanlagen		8.634,79		0
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>2.459.917,67</u>		2.833
			-884.219,75	-982
16. <i>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</i>			-17.527.486,13	-18.105
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			1.296,59	4
18. sonstige Steuern			112.990,18	-108
19. Erträge aus Verlustübernahme			<u>17.641.772,90</u>	18.001
20. <i>Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag</i>			0,00	0



Anhang für das Geschäftsjahr 2014

I. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2014 wurde nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) erstellt. Ergänzend dazu waren die Bestimmungen des Aktiengesetzes und des Wertpapierhandelsgesetzes zu beachten.

In der Bilanz sind einzelne Posten zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung zusammengefasst. Diese Posten werden nachstehend im Anhang gesondert ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Um den Besonderheiten des öffentlichen Personennahverkehrs Rechnung zu tragen, wurde im Anlagespiegel der Posten Technische Anlagen und Maschinen weiter untergliedert.

II. Erläuterungen zu den Posten von Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

1. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen sind mit den Anschaffungskosten abzüglich gewährter Skonti und Rabatte bewertet. Vermögensgegenstände, deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, werden um planmäßige Abschreibungen gemindert. Bis zum Geschäftsjahr 2013 wurden Investitionszuschüsse offen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Ab dem Geschäftsjahr 2014 erfolgt der Ausweis der erhaltenen Investitionszuschüsse in einem Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen. Entsprechend der Nutzungsdauer des bezuschussten Investitionsgutes wird dieser laufzeitadäquat aufgelöst.

Die planmäßigen Abschreibungen werden linear entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Zu deren Ermittlung werden die steuerlichen Abschreibungstabellen herangezogen, soweit die dort genannten Nutzungsdauern innerhalb der Bandbreite der handelsrechtlich zulässigen Nutzungsdauern liegen. Bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Seit dem 1. Januar 2008 werden bewegliche Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungskosten mehr als 150 € und bis zu 1.000 € betragen, aufgrund untergeordneter Bedeutung als Sammelposten aktiviert und über 5 Jahre abgeschrieben.

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten und Ausleihungen mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt. Bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert berücksichtigt worden. Wertpapiere des Anlagevermögens sind mit dem Nennwert angesetzt.

Die unter den Vorräten ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt. Selbsterstellte Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Herstellungskosten unter Berücksichtigung der Fertigungseinzel- und -gemeinkosten, der Materialeinzel- und -gemeinkosten und der Verwaltungsgemeinkosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten bilanziert. Für erkennbare Einzelrisiken werden Wertabschläge vorgenommen. Das allgemeine Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung berücksichtigt. Der Prozentsatz für die Pauschalwertberichtigung auf nicht einzelwertberichtigte Forderungen beträgt wie im Vorjahr 1,0 %.

Zur Erfüllung von Verpflichtungen aus Altersteilzeitguthaben der Mitarbeiter sind entsprechende Mittel in Geldmarktfonds angelegt. Im Rahmen des in 2011 eingeführten Wertkontenmodells bestehen Anlagen in Tagesgeld, Nullkuponanleihen und Investmentfonds. Die betreffenden Vermögensgegenstände sind dem Zugriff der übrigen Gläubiger entzogen und sind als zweckexklusives Deckungsvermögen einzustufen. Die Bewertung des Deckungsvermögens erfolgt daher zum beizulegenden Zeitwert und es wird gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den jeweils zu Grunde liegenden Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Wertkonten verrechnet. Entsprechend wird mit den zugehörigen Aufwendungen und Erträgen aus Zinseffekten und aus dem zu verrechnenden Vermögen verfahren.

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, die Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erfolgt nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Anwendung der nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen üblichen Projected Unit Credit Methode. Für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen wird der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte durchschnittliche Marktzins der vergangenen sieben Geschäftsjahre bei einer angenommenen Restlaufzeit von

15 Jahren zugrunde gelegt. Weiterhin sind ein Gehaltstrend und eine Rentendynamik berücksichtigt. Den versicherungsmathematischen Rückstellungsberechnungen liegen als Rechnungsgrundlagen die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Als Bewertungsendalter werden grundsätzlich die frühestmöglichen Altersgrenzen in der gesetzlichen Rentenversicherung unter Berücksichtigung der Regelungen des RV-Altersgrenzenanpassungsgesetzes vom 20. April 2007 herangezogen. Für Mitarbeiter mit abgeschlossenen Altersteilzeitvereinbarungen wird das vertraglich vereinbarte Endalter berücksichtigt. Des Weiteren werden Fluktuationswahrscheinlichkeiten verwendet.

Die Berechnung der Altersteilzeit- und Jubiläumsverpflichtungen erfolgt ebenfalls nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Anwendung der nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen üblichen Projected Unit Credit Methode. Analog zu den Pensionsverpflichtungen wird für Jubiläums- und Altersteilzeitverpflichtungen der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte Rechnungszins bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren herangezogen. Den versicherungsmathematischen Rückstellungsberechnungen liegen als Rechnungsgrundlagen die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde.

Die anderen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewisse Verpflichtungen. Der Ansatz erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit den von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Abzinsungssätzen gemäß § 253 Abs. 2 HGB abgezinst.

Bei den sonstigen Rückstellungen wurde im Übergangszeitpunkt von dem Beibehaltungswahlrecht gemäß Art. 67 EGH-GB Gebrauch gemacht. Diese werden daher unter Anwendung der für sie in der bis zum 28. Mai 2009 geltenden Fassung des HGB (vor BilMoG) geltenden Vorschriften fortgeführt.

Analog zum Vorjahr sind die Vorauszahlungen in Höhe von 1.588 Tsd. € (Vorjahr 1.490 Tsd. €) für die Verpflichtungen aus den bestehenden vertraglichen Risiken gegenüber HDN in Höhe von 2.172 Tsd. € passivisch bei der Ermittlung der Rückstellung in Höhe von 584 Tsd. € berücksichtigt worden.

Die Verbindlichkeiten werden zum Erfüllungsbetrag passiviert.

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, die Erträge für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

2. Angaben zu Posten der Bilanz

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens in 2014 ist aus dem Anlagespiegel ersichtlich, der dem Anhang als Anlage 1 beigelegt ist.

Der Anteilsbesitz ist aus einer gesonderten Aufstellung ersichtlich, der dem Anhang als Anlage 2 beigelegt ist.

Die Vorräte betreffen vornehmlich Werkstattstoffe einschließlich Ersatzteile.

Sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 688 Tsd. € (Vorjahr: 357 Tsd. €) betreffen mit 542 Tsd. € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr: 449 Tsd. €) und mit 211 Tsd. € Forderungen aus Gewinnabführung (Vorjahr: 31 Tsd. €), die mit 65 Tsd. € Steuererstattungsverpflichtungen (Vorjahr: 123 Tsd. €) saldiert werden. Sämtliche Forderungen gegen verbundene Unternehmen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren wie im Vorjahr ausschließlich aus Lieferungen und Leistungen. Sämtliche Forderungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 7 Tsd. € (Vorjahr: 7 Tsd. €) haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Der Restbetrag in Höhe von 901 Tsd. € (Vorjahr: 852 Tsd. €) hat eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Darin enthalten sind abgegrenzte Zinserträge in Höhe von 21 Tsd. € (Vorjahr: 389 Tsd. €).

Die Kapitalrücklagen resultieren unverändert mit 23.622 Tsd. € aus Aufgeldern aus der Ausgabe von Anteilen (§ 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB) sowie mit 43.121 Tsd. € aus anderen Zuzahlungen (§ 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB).

Der Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen in Höhe von 370 Tsd. € (Vorjahr: 0 Tsd. €) ergibt sich aus dem ab dem Geschäftsjahr 2014 geänderten Ausweis erhaltener Investitionszuschüsse. Den im Geschäftsjahr erhaltenen Zuschüssen von 372 Tsd. € steht eine ratielle Auflösung von 2 Tsd. € gegenüber.

Die Beträge nach § 268 Abs. 8 HGB betragen 758 Tsd. € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert (Verrechnung des Deckungsvermögens

mit Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen sowie Wertkonten). Eine Ausschüttungssperre ergibt sich nicht, weil Erträge aus Verlustübernahme ausgewiesen werden und weil die frei verfügbare Kapitalrücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB 43.121 Tsd. € beträgt.

Die auf die Versorgungseinrichtung der üstra e.V. übertragenen Pensionsverpflichtungen belaufen sich zum 31. Dezember 2014 auf 214.183 Tsd. € (Vorjahr: 203.686 Tsd. €). Das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Kasernenvermögen (Deckungskapital) beträgt 141.045 Tsd. € (Vorjahr: 132.392 Tsd. €), so dass sich nach Passivierung von Rückstellungen bei der üstra in Höhe von 36.433 Tsd. € (Vorjahr: 33.706 Tsd. €) ein Fehlbetrag in Höhe von 36.705 Tsd. € (Vorjahr: 37.588 Tsd. €) ergibt.

Die Pensionsrückstellungen in Höhe von insgesamt 62.811 Tsd. € (Vorjahr: 57.178 Tsd. €) decken die Versorgungsverpflichtungen gegenüber ehemaligen und aktiven Mitarbeitern ab; davon sind 36.433 Tsd. € (Vorjahr: 33.706 Tsd. €) zur Reduzierung der Deckungslücke bei der Versorgungseinrichtung der üstra e.V. zurückgestellt. Der verwendete Rechnungszins für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen beläuft sich zum 31. Dezember 2014 auf 4,62 % p.a. (im Vorjahr: 4,90 % p.a.). Weiterhin wurde ein Gehaltstrend von 3,0 % p.a. und eine Rentendynamik von 2,0 % p.a. bzw. 1,0 % p.a. zugrunde gelegt.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten u.a. Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit (2.322 Tsd. €), für Rückerstattungsrisiken (6.134 Tsd. €), für Urlaubs- und Prämienansprüche (3.938 Tsd. €) und für Drohverluste (5.823 Tsd. €). Darüber hinaus sind Verpflichtungen gegenüber dem HDN für zukünftige Umlageverpflichtungen in Höhe von 584 Tsd. € enthalten, die nach Abzug bereits geleisteter Vorauszahlungen verbleiben.

Für Altersteilzeitverpflichtungen ergibt sich ein Rechnungszins von 4,62 % p.a. sowie ein Gehaltstrend von 3,0 % p.a. Für die Jubiläumsverpflichtungen ergibt sich ein Rechnungszins von 4,62 % p.a.

Der Erfüllungsrückstand aus Altersteilzeitverträgen (Erfüllungsbetrag) zum 31. Dezember 2014 beläuft sich auf 8.805 Tsd. € (Vorjahr: 13.649 Tsd. €). Nach Verrechnung mit dem beizulegenden Zeitwert des Deckungsvermögens (Geldmarktfonds) in Höhe von 6.483 Tsd. € (Vorjahr: 10.083 Tsd. €) verbleibt eine Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen von 2.322 Tsd. € (Vorjahr: 3.566 Tsd. €). Die Anschaffungskosten der verrechneten Vermögensgegenstände belaufen sich auf 6.068 Tsd. € (Vorjahr: 9.738 Tsd. €).

Eine Rückstellung aus Wertkonten ist im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr nicht zu bilden, da sich nach der Saldierung des beizulegenden Zeitwertes des zugehörigen Deckungsvermögens (Finanzanlagen) in Höhe von 5.875 Tsd. € (Vorjahr: 4.796 Tsd. €) mit dem Erfüllungsbetrag der Verpflichtung aus den Wertguthaben in Höhe von 5.875 Tsd. € (Vorjahr: 4.796 Tsd. €) keine Verpflichtung ergibt. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens belaufen sich auf 5.514 Tsd. € (Vorjahr: 4.652 Tsd. €).

Bei den sonstigen Rückstellungen wurde von den Wahlrechten des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 EGHGB Gebrauch gemacht. Der Betrag der Überdeckung nach Art. 67 Abs. 1 Satz 4 EGHGB beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 112 Tsd. € (Vorjahr: 113 Tsd. €). Die nach Art. 67 Abs. 3 EGHGB beibehaltenen Rückstellungen wurden bereits im Geschäftsjahr 2013 in voller Höhe zurückgeführt.

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten, die sämtlich nicht durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte gesichert sind, stellen sich wie folgt dar:

	Gesamt	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 5 Jahre
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	10.226 (12.782)	2.556 (2.556)	0 (0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	12.178 (15.716)	12.178 (15.716)	0 (0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr)	14.644 (14.926)	14.644 (14.926)	0 (0)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (Vorjahr)	123 (75)	123 (75)	0 (0)
Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	56.149 (55.960)	24.454 (26.672)	0 (0)
Gesamt (Vorjahr)	93.320 (99.459)	53.955 (59.945)	0 (0)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren mit 760 Tsd. € aus Ansprüchen (Vorjahr: 7.391 Tsd. €) aus Steuern, die mit saldierten Verpflichtungen und Ansprüchen in Höhe von 945 Tsd. € aus Ergebnisabführungen und 14.459 Tsd. € aus Lieferungen und Leistungen saldiert worden sind.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren wie im Vorjahr ausschließlich aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen:

- Verbindlichkeiten aus Steuern
873 Tsd. € (Vorjahr: 819 Tsd. €)
- Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit
840 Tsd. € (Vorjahr: 835 Tsd. €)

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind in Höhe von 147 Tsd. € (Vorjahr: 184 Tsd. €) abgegrenzte Zinsaufwendungen enthalten.

3. Angaben zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt und sind mit 146.353 Tsd. € (Vorjahr: 137.845 Tsd. €) aus Tarifeinnahmen, mit 13.338 Tsd. € (Vorjahr: 12.483 Tsd. €)

aus Ausgleichszahlungen und mit 2.990 Tsd. € (Vorjahr: 2.921 Tsd. €) aus sonstigen Einnahmen ausgewiesen. Der Posten Umsatzerlöse enthält aperiodische Erlöse in Höhe von 2.271 Tsd. € (Vorjahr: aperiodische Erlösschmälerungen 95 Tsd. €).

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind aperiodische Erträge in Höhe von 2.063 Tsd. € (Vorjahr: 1.120 Tsd. €) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens, in Höhe von 140 Tsd. € (Vorjahr: 2.452 Tsd. €) aus der Auflösung von Rückstellungen, in Höhe von 70 Tsd. € (Vorjahr: 124 Tsd. €) aus Zuschreibungen des Finanzanlagevermögens zur Deckung von Altersteilzeitansprüchen, in Höhe von 38 Tsd. € (Vorjahr: 51 Tsd. €) aus der Auflösung von Wertberichtigungen zu Forderungen, in Höhe von 6 Tsd. € (Vorjahr: 3 Tsd. €) aus Boni und Rabatten aus Vorjahren und in Höhe von 0 Tsd. € (Vorjahr 1 Tsd. €) aus Schrotterlösen enthalten.

Der Personalaufwand betrifft mit 14.616 Tsd. € (Vorjahr: 15.008 Tsd. €) Aufwendungen für die Altersversorgung. Die Zuschreibung auf den beizulegenden Zeitwert des Deckungsvermögens für die Wertkonten führt zu einem Ertrag von 217 Tsd. € (Vorjahr: 144 Tsd. €). Der Aufwand aus dem Erfüllungsbetrag der Schulden aus Wertkonten steigt in gleicher Höhe. Die Saldierung dieser Erträge und Aufwendungen gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB ergibt den Wert Null. Das Wertkontenmodell ist somit für die üstra im Berichtsjahr ergebnisneutral. Nicht als Personalaufwand erfasst sind Beträge,

die sich aus der Aufzinsung einschließlich Zinssatzänderung der langfristigen Personalrückstellungen, insbesondere der Pensionsrückstellungen, ergeben. Diese werden seit 2010 im Zinsergebnis ausgewiesen.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind aperiodische Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen von 130 Tsd. € enthalten.

Die Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens betreffen mit 136 Tsd. € (Vorjahr: 141 Tsd. €) verbundene Unternehmen.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge betreffen mit 6 Tsd. € (Vorjahr: 15 Tsd. €) verbundene Unternehmen.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen betreffen ausschließlich Dritte. Hierunter sind mit 2.029 Tsd. € (Vorjahr: 2.300 Tsd. €) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen, davon 538 Tsd. € für Altersteilzeitverpflichtungen (Vorjahr: 834 Tsd. €), enthalten.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultieren aus Körperschaftsteuer für Ausgleichszahlungen.

III. Ergänzende Angaben

1. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse:

Bürgschaftsverpflichtungen bestehen in Höhe von 120 Tsd. € (Vorjahr: 120 Tsd. €) für Darlehensverpflichtungen eines Beteiligungsunternehmens. Aufgrund der derzeitigen Geschäftsentwicklung und Liquiditätslage des Beteiligungsunternehmens wird zurzeit von einer Inanspruchnahme nicht ausgegangen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

	Laufzeitende	Tsd. €
Mietvertrag Gehry Tower	31. Mai 2031	7.074

Für 2015 sind Investitionen von 123.757 Tsd. € genehmigt. Nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 71.618 Tsd. €. Für die Beschaffung von Stadtbahnen be-

stehen zum Bilanzstichtag nach Abzug von erwarteten Zuschüssen Verpflichtungen in Höhe von 47.050 Tsd. €, die in den Geschäftsjahren 2015 bis 2019 fällig werden. Für die Strombeschaffung wurden bereits Verträge mit der enercity Contracting GmbH, Hannover, bis zum Jahr 2018 zu festen Konditionen geschlossen.

Die üstra hat in den Jahren 1997 und 1998 für insgesamt 108 Stadtbahnfahrzeuge sogenannte US-Cross-Border-Lease Transaktionen abgeschlossen. Bereits eingetreten ist das Risiko der Verschlechterung der Bonität der an der Transaktion beteiligten Deutsche Bank AG, woraus sich vertraglich eine Nachbesicherungspflicht ergibt. Die Kosten für eine Nachbesicherung sind von der üstra zu tragen. Dem Risiko aus der drohenden Nachbesicherung begegnet die üstra durch die Bildung einer Rückstellung in Höhe von 2.817 Tsd. €. Zum 31. Dezember 2014 befanden sich noch 85 Stadtbahnfahrzeuge in den Transaktionen.

2. Geschäfte größeren Umfangs gemäß § 6 b Abs. 2 EnWG

Die üstra betreibt auf ihrem Betriebsgelände an den drei Standorten Leinhausen, Glocksee und Mittelfeld Photovoltaikanlagen zur Erzeugung von Strom und fällt damit in den Anwendungsbereich des Gesetzes über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG), insbesondere des § 6b EnWG. Die üstra erzielte im Geschäftsjahr aus der Erzeugung von Strom insgesamt Einspeisevergütungen in Höhe von 215 Tsd. €. Darüber hinaus hat sie im Umfang von 11.461 Tsd. € Strom bezogen.

3. Beteiligungsunternehmen und Unternehmensverbindungen

Der Anteilsbesitz ist in einer gesonderten Aufstellung ersichtlich, die dem Anhang als Anlage 2 beigefügt ist.

Es besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zur Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH, Hannover. Darüber hinaus bestehen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge mit den Tochtergesellschaften üstra Reisen GmbH, Hannover, protec service GmbH, Hannover, und RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover.

4. Zusammensetzung der Organe und Aufwendungen für Organe

Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats	Beruf, Arbeitgeber	Mitglied im Aufsichtsrat / vergleichbaren Kontrollgremium von:
Hauke Jagau (Vorsitz), Laatzen	Regionspräsident, Region Hannover	<ul style="list-style-type: none"> • KSG Hannover mbH (Vorsitz) • Sparkasse Hannover AöR (bis 30.04.2014: Vorsitz; ab 01.05.2014: stellv. Vorsitz) • hannoverimpuls GmbH (bis 31.12.2013: Vorsitz; ab 01.01.2014: stellv. Vorsitz) • Hannover Marketing und Tourismus GmbH • Hannover Veranstaltungs-GmbH • Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH • Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH • Zoo Hannover GmbH (Vorsitz) • Zoo Hannover Service GmbH (Vorsitz) • Klinikum Region Hannover GmbH (Vorsitz) (ab 29.07.2014) • KRH Servicegesellschaft mbH (Vorsitz) (ab 29.07.2014) • Klinikum Region Hannover Psychiatrie GmbH (Vorsitz) (ab 29.07.2014)
Dietmar Kaschube ¹⁾ (stellv. Vorsitz), Hannover (bis 24.07.2014)	DV-Betreuer, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (stellv. Vorsitz) (bis 31.07.2014) • TransTec Bauplanungs- und Management- gesellschaft Hannover mbH (stellv. Vorsitz) (bis 24.07.2014)

¹⁾ Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer
gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 3 MitbestG

Mitglieder des Aufsichtsrats	Beruf, Arbeitgeber	Mitglied im Aufsichtsrat / vergleichbaren Kontrollgremium von:
Denise Hain (ab 25.07.2014: stellv. Vorsitz), Hannover	Bürokauffrau, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (ab 01.08.2014) • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH (stellv. Vorsitz) (ab 25.07.2014)
Mira Ball ¹⁾ , Hannover	Ltg. Fachgruppen Straßenpersonenverkehr und Schienenverkehr, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (bis 31.10.2014) • RegioBus Hannover GmbH (bis 31.12.2014)
Christian Bickel ¹⁾ , Hannover (ab 24.07.2014)	Industriemechaniker, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> • Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (bis 31.07.2014)
Willi Degener ¹⁾ , Burgdorf	Kfz-Schlosser, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH
Martina Dierßen ¹⁾ , Hannover	Justitiarin im Landesbezirk Niedersachsen-Bremen, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	–
Metin Dirim ¹⁾ , Hannover	Industriemechaniker und Busfahrer, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Silke Gardlo, Hannover	Vorsitz, Ltg. Webportale, Gleichberechtigung und Vernetzung e. V.	<ul style="list-style-type: none"> • Sparkasse Hannover AöR
Hermann Hane ¹⁾ , Braunschweig	Ltg. Fachgruppe ÖPNV im Landesbezirk Niedersachsen-Bremen, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	<ul style="list-style-type: none"> • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH • NETINERA Deutschland GmbH (ab 25.03.2014)
Doris Klawunde, Lehrte (ab 24.07.2014)	Kauffrau, selbständig	<ul style="list-style-type: none"> • Klinikum Region Hannover GmbH (bis 31.07.2014)
Uwe Köhler ¹⁾ , Sarstedt	Busfahrer, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–

¹⁾ Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 3 MitbestG

Mitglieder des Aufsichtsrats	Beruf, Arbeitgeber	Mitglied im Aufsichtsrat / vergleichbaren Kontrollgremium von:
Walter Paul Meinhold, Hannover	Rektor a. D., Land Niedersachsen	<ul style="list-style-type: none"> • THÜGA HOLDING GmbH & Co. KGaA • THÜGA AG
Jürgen Mineur, Hannover	Dipl.-Ingenieur, Softwareentwickler, selbständig	<ul style="list-style-type: none"> • Hafen Hannover GmbH
Karlheinz Mönkeberg, Hannover	Dipl.-Ingenieur, Rentner	<ul style="list-style-type: none"> • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH (Vorsitz)
Anton Ploner ¹⁾ , Barsinghausen	Ltg. Fahrerakademie, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Werner Rump, Neustadt a. Rbge.	Polizeivollzugsbeamter, Bundespolizeidirektion Hannover	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsbetriebe Neustadt am Rübenberge GmbH (stellv. Vorsitz) • Stadtwerke Neustadt a. Rbge. GmbH (stellv. Vorsitz) • Stadtnetze Neustadt a. Rbge. GmbH & Co. KG
Raoul Schmidt-Lamontain, Hannover	<ul style="list-style-type: none"> • Dipl.-Ingenieur (Architektur), • Sanierungsplaner in der Stadterneuerung, Landeshauptstadt Hannover 	<ul style="list-style-type: none"> • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH
Meike Schümer, Hannover (bis 24.07.2014)	Krankenschwester, Klinikum Region Hannover GmbH	–
Gunnar Straßburger ¹⁾ , Hannover	Ltg. U-/Stadtbahn, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Mike Weidemann, Hannover	Kaufmann/Immobilienverwaltung, selbständig	<ul style="list-style-type: none"> • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH
Eberhard Wicke ²⁾ , Garbsen	Dipl.-Handelslehrer i. R., Land Niedersachsen	<ul style="list-style-type: none"> • Sparkasse Hannover AöR

¹⁾ Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 3 MitbestG

²⁾ Aufsichtsratsmitglied gemäß § 100 Abs. 5 AktG („Finanzexperte“)

Vorstand

Mitglieder des Vorstands	Ausbildung	Mitglied im Aufsichtsrat / vergleichbaren Kontrollgremium von:
André Neiß (Vorsitz), Hannover	Dipl.-Betriebswirt	<ul style="list-style-type: none"> • IVU Traffic Technologies AG • Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen beka GmbH • Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. – Passerelle – KG • Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN) (Vorsitz) • Großraum-Verkehr Hannover GmbH (GVH) (stellv. Vorsitz) • KKH-Allianz (Ersatzkasse) (bis 31.12.2014)
Wilhelm Lindenberg (Betrieb und Personal), Hannover	Arbeitswissenschaftler (WA)	<ul style="list-style-type: none"> • VDV-Akademie e. V. • DEVK Deutsche Eisenbahnversicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Die Mitglieder des Vorstands erhalten derzeit Bezüge, die sich zusammensetzen aus:

- einer festen jährlichen Grundvergütung
- einer jährlichen Tantieme, deren Höhe sich danach bemisst, inwieweit bestimmte unternehmererfolgsspezifische und persönliche Ziele erreicht wurden
- sonstige Vergütungen (Geldwerte Vorteile)
- Vorsorgeaufwendungen für Ruhestandsbezüge

	Grund- vergütung Tsd. €	Tantieme Tsd. €	Sonstige Vergütung Tsd. €	Gesamt Tsd. €	Vorsorgeaufwand für Ruhestandsbezüge Tsd. €	Pensions- verpflichtungen Tsd. €
André Neiß	225	68	17	310	240	1.933
Wilhelm Lindenberg	200	60	14	274	138	2.669
Gesamt	425	128	31	584	378	4.602

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen betragen 698 Tsd. €. Die Pensionsrückstellungen für diesen Personenkreis betragen 9.284 Tsd. €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten 37 Tsd. € Sitzungsgelder.

5. *Honorar des Abschlussprüfers*

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind in Höhe von 89 Tsd. € Honorare für Abschlussprüfungsleistungen, 19 Tsd. € für andere Bestätigungsleistungen und 124 Tsd. € für sonstige Leistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft enthalten.

6. *Grundkapital*

Das Grundkapital beträgt 67.490.528,32 €. Es ist eingeteilt in 26.400.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien.

7. *Mutterunternehmen*

Die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft mit Sitz in Hannover ist das Mutterunternehmen, das für den kleinsten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU verpflichtend anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften, sowie einen Konzernlagebericht aufstellt. Mutterunternehmen für den größten Konsolidierungskreis ist die Mehrheitsgesellschafterin Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG) mit Sitz in Hannover. Die VVG ist eingetragen im Handelsregister Hannover Abt. B unter der Nr. 6692. Der Konzernabschluss der VVG wird nach § 325 HGB beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht und dort bekannt gemacht.

8. *Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz*

Die VVG hat mitgeteilt, dass ihr seit dem 1. Januar 2002 98,38 % der Stimmrechte an der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft und 0,01 % durch ihr Tochterunternehmen Stadtwerke Hannover AG zustehen. Gleichfalls hat die Landeshauptstadt Hannover Mitteilung gemacht, dass sie seit dem 1. Januar 1995 aufgrund der Zurechnung der von der VVG gehaltenen Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG über 98,38 % Stimmrechte an der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft verfügt.

Die üstra-Aktien sind zum Handel im regulierten Markt der Hanseatischen Wertpapierbörse zu Hamburg, der Niedersächsischen Börse zu Hannover und der Börse Berlin i.S.d. § 32 BörsG zugelassen. Darüber hinaus sind die üstra-Aktien in den Open Market (einfaches Freiverkehrsegment, Teil-

bereich Quotation Board) der Frankfurter Wertpapierbörse einbezogen.

9. *Arbeitnehmerschaft*

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer betrug 2.027, davon 82 Auszubildende (1.503 gewerbliche Arbeitnehmer und 524 Angestellte).

10. *Mitteilung zum Corporate Governance Kodex*

Vorstand und Aufsichtsrat haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung am 25. April 2014 abgegeben und den Aktionären durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger vom 30. April 2014 und auf der Homepage der Gesellschaft unter www.uestra.de dauerhaft zugänglich gemacht.

11. *Versicherung der gesetzlichen Vertreter*

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Hannover, den 20. Februar 2015

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft

– Der Vorstand –

André Neiß

Wilhelm Lindenberg

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Anlage 1 zum Anhang: Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2014

	Bruttobuchwerte Stand am 1.1.2014 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	Stand am 31.12.2014 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionsähnliche Rechte	21.211.295,68	792.653,39	94.720,00	110.000,00	22.019.229,07
2. Geleistete Anzahlungen	1.182.867,22	680.583,41	0,00	- 110.000,00	1.753.450,63
	22.394.162,90	1.473.236,80	94.720,00	0,00	23.772.679,70
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	171.843.571,82	848.964,64	3.065.737,10	287.913,13	169.914.712,49
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	78.061.615,56	196.000,78	21.393,90	1.879.843,85	80.116.066,29
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	440.707.278,94	3.569.976,94	5.721.938,43	- 436.470,40	438.118.847,05
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	12.740.435,10	262.485,35	95.659,19	0,00	12.907.261,26
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	80.741.259,04	1.515.628,93	951.764,07	645.194,30	81.950.318,20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	110.873.630,43	1.623.971,93	20.977,50	- 2.376.480,88	110.100.143,98
	894.967.790,89	8.017.028,57	9.877.470,19	0,00	893.107.349,27
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.599.529,24	0,00	0,00	0,00	6.599.529,24
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.932.381,16	75.000,00	116.022,86	0,00	2.891.358,30
3. Beteiligungen	8.321.635,69	0,00	0,00	0,00	8.321.635,69
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.208.400,00	0,00	0,00	0,00	1.208.400,00
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	22.125.000,00	0,00	22.125.000,00	0,00	0,00
6. Sonstige Ausleihungen	34.017,84	0,00	14.438,01	0,00	19.579,83
	41.220.963,93	75.000,00	22.255.460,87	0,00	19.040.503,06
	958.582.917,72	9.565.265,37	32.227.651,06	0,00	935.920.532,03

I = erhaltene Investitionszuschüsse

Abschreibungen					Nettobuchwerte	
Stand am 1.1.2014 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	Stand am 31.12.2014 €	Stand am 31.12.2014 €	Vorjahr €
484.778,13 17.652.231,09	0,00 1.108.016,80	0,00 94.720,00	0,00 0,00	484.778,13 18.665.527,89	2.868.923,05	3.074.286,46
0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	1.753.450,63	1.182.867,22
484.778,13 17.652.231,09	0,00 1.108.016,80	0,00 94.720,00	0,00 0,00	484.778,13 18.665.527,89	4.622.373,68	4.257.153,68
80.407.159,18 48.839.216,35	0,00 1.870.049,86	996.079,94 1.785.166,36	17.721,70 3.417,40	79.428.800,94 48.927.517,25	41.558.394,30	42.597.196,29
40.923.620,09 23.170.086,75	0,00 1.598.079,44	0,00 21.393,90	- 17.721,70 - 3.417,40	40.905.898,39 24.743.354,89	14.466.813,01	13.967.908,72
226.052.368,10 171.519.872,73	0,00 7.957.435,18	166.697,18 5.555.241,25	0,00 - 292.669,13	225.885.670,92 173.629.397,53	38.603.778,60	43.135.038,11
1.034.223,71 7.559.762,13	0,00 666.196,14	0,00 93.770,61	0,00 0,00	1.034.223,71 8.132.187,66	3.740.849,89	4.146.449,26
28.430.296,33 40.271.138,75	0,00 3.580.811,92	950,99 843.489,62	0,00 292.669,13	28.429.345,34 43.301.130,18	10.219.842,68	12.039.823,96
0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	110.100.143,98	110.873.630,43
376.847.667,41 291.360.076,71	0,00 15.672.572,54	1.163.728,11 8.299.061,74	0,00 0,00	375.683.939,30 298.733.587,51	218.689.822,46	226.760.046,77
6.045.167,53	0,00	0,00	0,00	6.045.167,53	554.361,71	554.361,71
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.891.358,30	2.932.381,16
6.380.000,00	0,00	0,00	0,00	6.380.000,00	1.941.635,69	1.941.635,69
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.208.400,00	1.208.400,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22.125.000,00
0,00	8.634,79	8.634,79	0,00	0,00	19.579,83	34.017,84
12.425.167,53	8.634,79	8.634,79	0,00	12.425.167,53	6.615.335,53	28.795.796,40
377.332.445,54 321.437.475,33	0,00 16.789.224,13	1.163.728,11 8.402.416,53	0,00 0,00	376.168.717,43 329.824.282,93	229.927.531,67	259.812.996,85

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Anlage 2 zum Anhang: Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2014

Beteiligungsunternehmen	Anteil am Kapital	Anteile gehalten von	Eigenkapital Tsd. €	Ergebnis Tsd. €
unmittelbare Beteiligungen				
1 üstra Reisen GmbH, Hannover	100 %	üstra	1.645	350 ²⁾
2 TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover	100 %	üstra	1.692	215
3 protec service GmbH, Hannover	100 %	üstra	337	215 ²⁾
4 RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover	100 %	üstra	100	211 ²⁾
5 Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover	100 %	üstra	862	59
6 X-CITY MARKETING Hannover GmbH, Hannover	50 %	üstra	8.433 ¹⁾	1.350 ¹⁾
7 TaxiBus Vertriebs- und Vermittlungsgesellschaft mbH, Hannover	50 %	üstra	345	74
8 GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH, Hannover	33 %	üstra	259 ³⁾	236 ³⁾
9 Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. – Passerelle – KG, Hannover	30 %	üstra	18.436	419
mittelbare Beteiligungen				
10 Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. – Gebäudeservice – KG, Hannover	100 %	9	0	0

¹⁾ vorläufiger Jahresabschluss 2014²⁾ vor Ergebnisabführung aufgrund Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag³⁾ Jahresabschluss 2013

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht sowie für die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung des Jahresabschlusses unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, hat zu keinen Einwendungen geführt.

Hannover, den 27. Februar 2015

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Luther
Wirtschaftsprüfer

Bock
Wirtschaftsprüfer

Nachhaltigkeitsbericht

1.	Unternehmen und Verantwortung	40
2.	Ökonomische Nachhaltigkeit	42
2.1	Rahmenbedingungen	42
2.2	Maßnahmen	43
3.	Ökologische Nachhaltigkeit	46
3.1	Ressourcen	46
3.2	Emissionen	46
3.2.1	Maßnahmen zur Ressourcenschonung und zum Klimaschutz	46
3.2.2	Maßnahmen zur Einsparung von Emissionen durch mehr Fahrgäste	49
3.2.3	Maßnahmen zur Lärmreduzierung	51
4.	Soziale Nachhaltigkeit	51
4.1	Aspekte der Verantwortung gegenüber dem gesellschaftlichen Umfeld	51
4.2	Aspekte der Verantwortung gegenüber den Beschäftigten und dem Unternehmen	52
4.3	Engagierter Arbeitgeber in sozialen Angelegenheiten	56
5.	Ausblick	59

1. Unternehmen und Verantwortung

Die üstra fühlt sich den Grundsätzen der Nachhaltigkeit verpflichtet. Nachhaltiges Handeln bedingt ein Zusammenspiel von Ökonomie und Ökologie für eine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mit sozialer Verantwortung. Als Mobilitätsdienstleister für den öffentlichen Nahverkehr gehört es zum Selbstverständnis der üstra, umweltfreundlich zu denken, zu handeln und Verantwortung für ihre Kunden sowie für ihre Mitarbeiter zu übernehmen. Die üstra leistet einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Gesundheitsschutz in der Region Hannover. Mit ihren Bussen und Bahnen bietet sie wirtschaftliche Verkehrsleistungen in hoher Qualität. Und: Ein qualitativ hochwertiger und kundenfreundlicher ÖPNV ist nur mit zufriedenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern möglich.

Diese Erkenntnisse haben den Vorstand der üstra dazu veranlasst, die Nachhaltigkeit zum übergeordneten Thema ihres Strategie-Kompasses zu machen, der dem Unternehmen insgesamt Orientierung auf dem Weg ins Jahr 2030 geben soll. Damit hat sich das Unternehmen verpflichtet, sein Handeln und Wirken nach den Kriterien der Nachhaltigkeit zu überprüfen und es daran auszurichten. In diesem Bericht wird das nachhaltige Handeln der üstra im Überblick, mit dem Fokus auf die Aktivitäten des Jahres 2014, dargestellt.

Die üstra hat für sich fünf strategische Handlungsfelder identifiziert, die das Unternehmen stärken und es zukunftsfähig machen sollen. Die strategischen Handlungsfelder wurden mit zehn ressortübergreifenden, strategisch wichtigen Projekten (A-Projekten) hinterlegt.

Auf das Handlungsfeld *„Kundenorientierte Dienstleisterin“* zählen drei Projekte ein. Das Projekt *„üstra 2.0“* soll eine „vernetzte üstra Welt“ mit ganzheitlichem Ansatz für alle Online-Medien (Intranet, Internet, Web 2.0, etc.) schaffen. Mit dem Projekt *„Mitarbeiter als Markenbotschafter“* sollen die Mitarbeiter im Kundenkontakt, also Fahrer und Servicekräfte, mit zeitgemäßer sowie funktionaler Dienstkleidung ausgestattet werden. Ziel ist es, die Kundenloyalität zu steigern und die Identifikation mit dem Unternehmen zu fördern. Im dritten Projekt wird ein Online-Mobilitätsshop entwickelt. Perspektivisch soll es für den Kunden über diesen Shop möglich sein, nicht nur seine ÖPNV-Nutzung, sondern sich auch mit Hilfe von ergänzenden Angeboten „umfassende Mobilität aus einer Hand“ zu organisieren.

Im Handlungsfeld *„Innovatives Unternehmen“* strebt das Projekt *„Pilotversuch mit drei Elektrobussen“* den CO₂-freien

Einsatz von Elektrobussen auf den Buslinien 100/200 an. Ein weiteres Projekt mit dem Titel *„Biss“* verfolgt das Ziel, die Prozesse des Einkaufs, der Lagerwirtschaft und der Instandhaltung zu optimieren. Weiterhin zählt auch die Sanierung der Hauptverwaltung Am Hohen Ufer, bei dem eine grundlegende Modernisierung vorgesehen ist, in dieses Handlungsfeld ein.

Die *„Stärkung der Arbeitgebermarke üstra (Employer Branding)“* ist ein wichtiges Projekt des Handlungsfeldes *„Attraktive Arbeitgeberin“*, welches im Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt den Gewinn von Fachkräftenachwuchs sowie von qualifiziertem Personal sicherstellen soll.

Mit dem Projekt *„Flexible Arbeitszeitstrukturen (neue Dienstplanregelung)“* werden zeitgemäße Arbeitszeitstrukturen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, des demografischen Wandels sowie der Vereinbarkeit von Beruf und Familie geschaffen.

Im Handlungsfeld *„üstra als Kompetenzträgerin Nahverkehr“* werden in dem Projekt *„Neues Stadtbahnfahrzeug TW 3000“* Fahrzeuge auf dem neuesten technischen Stand (Aufprallschutz, Lichtkonzept, ergonomischer Fahrerarbeitsplatz, etc.) beschafft.

Das strategische Handlungsfeld *„Nachhaltigkeit“* ist als zentrale Aufgabe im Unternehmen verankert. Die Arbeitsschritte und Maßnahmen werden zwischen dem Vorstand, dem Betriebsrat und der zweiten Führungsebene abgestimmt. Auch im täglichen Wirken wird das strategische Handlungsfeld *„Nachhaltigkeit“* als übergeordneter Gradmesser bei der üstra weiterentwickelt. Das Unternehmen überprüft sein Handeln und Wirken nach den Kriterien der Nachhaltigkeit und richtet es danach aus. Dieses ist ein Prozess, der sich zunächst auf einzelne Aktivitäten des Unternehmens fokussiert. Nach und nach jedoch soll die nachhaltige Ausrichtung in das alltägliche Handeln übergehen und sämtliche Unternehmensaktivitäten umfassen. Auch wurde in der Aktualisierung der Risikomanagementrichtlinie bzw. -Checkliste das zehnte Risikofeld *„Nachhaltigkeit“* ergänzt, was noch einmal die Wichtigkeit dieses Handlungsfeldes unterstreicht.

Die üstra hat die UITP Charta (Internationaler Verband für Öffentliches Verkehrswesen) unterzeichnet und ist ein zentraler Partner der Landeshauptstadt Hannover (LHH) und der Region Hannover bei der für die Erreichung der im Klimaschutzprogramm Region Hannover und im Masterplan 100 % für den Klimaschutz festgelegten Klimaschutz-/Umweltziele.

Bereits seit vielen Jahren unternimmt die üstra große Anstrengungen, um die durch sie entstehende Umweltbelastung möglichst gering zu halten. Der Betrieb von Bussen und Stadtbahnen ist energieintensiv, so dass jede Möglichkeit zur Senkung des Energieverbrauchs im Rahmen des Energiemanagementsystems geprüft wird. Mit dem Masterplan „Stadt und Region Hannover/ 100 % für den Klimaschutz“ haben sich die Region Hannover und die Stadt Hannover die Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 als Ziel gesetzt. Mit diesem vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit geförderten Vorhaben, wollen Stadt und Region eine kommunale Strategie für die Senkung der Treibhausgasemissionen um 95 % und die Senkung des Endenergiebedarfs um 50 % bis 2050 erarbeiten. Diese Klimaschutzziele von Stadt und Region können nur erreicht werden, wenn auch die üstra als kommunales und energieintensives Unternehmen einen Beitrag leistet und Verantwortung dafür übernimmt, dass die Ziele von Stadt und Region erreichbar werden. Damit hat der Baustein „Ökologie“ im Handlungsfeld Nachhaltigkeit ein großes Gewicht für die üstra. Mit Maßnahmen zur Reduzierung des Stromverbrauchs, mit einer Erhöhung der Nutzung der ÖPNV-Angebote und somit einer Senkung des Pro-Kopf-Verbrauchs sowie mit dem Kauf von Strom aus regenerativen Quellen, möchte die üstra ihren Teil zur Senkung der Treibhausgasemissionen und des Energiebedarfs leisten. Mit dem Kauf von Strom aus regenerativen Quellen seit Januar 2015 kann die üstra ihren CO₂-Ausstoß der Stadtbahnen auf null g pro Fahrgastkilometer senken.

Auch im Bereich der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möchte die üstra vorbildlich sein. Sie bietet zahlreiche Sozialleistungen, um als attraktive Arbeitgeberin wahrgenommen zu werden. Mit dem 2008 abgeschlossenen Partnerschaftsvertrag hat sich die üstra zudem verpflichtet, ihre Leistungen mit einer hohen Wirtschaftlichkeit zu erbringen.

Die Unternehmenspolitik

Wir bieten der Region Hannover und ihren Bürgerinnen und Bürgern attraktive Mobilität an. Abgestimmt auf die Anforderungen der Region als Aufgabenträger für den Nahverkehr tragen wir mit unseren Leistungen wesentlich zu einem nachhaltigen Verkehrssystem bei. Mit kreativen Ideen und der Region Hannover als Partner sind wir innovativer Vorreiter für attraktive Angebote. Wir entwickeln unser Unternehmen wettbewerbsfähig, um gegenüber anderen Anbietern zu bestehen und die Zukunft des Unternehmens und seiner Arbeitsplätze zu sichern. Zur Positionierung auf die Herausforderungen der mittelfristigen Zukunft sind fünf strategische Handlungsfelder festgelegt worden. Mit unserem ganzheit-

lichen Managementansatz setzen wir folgende strategische Ziele in den jeweiligen Handlungsfeldern um:

Nachhaltigkeit – Unsere Tradition heißt Zukunft

- Wir verbessern kontinuierlich in allen Unternehmensbereichen die wirtschaftlichen Ergebnisse.
- Wir minimieren die verkehrsbedingten Umweltauswirkungen in der Region Hannover.
- Wir fördern aktiv die Gesundheit unserer Mitarbeiter und verbessern kontinuierlich die Bedingungen am Arbeitsplatz.

Kundenorientierte Dienstleisterin – Von Herzen gastfreundlich

- Wir bieten einzigartige Dienstleistungen, haben ein attraktives Angebot und steigern dadurch die Anzahl der Fahrgäste sowie die Einnahmen.
- Wir erfüllen die Erwartungen unserer Kunden mit dem Ziel, die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

Kompetenzträgerin Nahverkehr – Wir gestalten Mobilität

- Wir bieten Mobilität aus einer Hand, haben hohe Qualitätsstandards und bringen unsere Kompetenz in die Entwicklung von Region und Stadt ein.

Innovatives Unternehmen – Mut zu Veränderungen

- Wir treiben Innovationen in den Bereichen Ökonomie, Technik, Ökologie und Soziales voran.

Attraktive Arbeitgeberin – Alle gestalten mit

- Wir haben gute Arbeitsbedingungen und sorgen für Vereinbarkeit von Beruf und Familie.
- Wir bewältigen den demographischen Wandel, bieten qualifizierte Arbeitsplätze und haben kompetente Führungskräfte.

Um die strategischen Ziele zu erreichen, verpflichten wir uns die folgenden Maßnahmen, unter Einhaltung der gesetzlichen Regelungen, umzusetzen:

- Wir informieren unsere Kunden und die Öffentlichkeit über unsere Ziele und Maßnahmen und laden zum Dialog ein.
- Wir sorgen für die Sicherheit unserer Fahrgäste und Mitarbeiter.
- Wir achten auf Ordnung und ein ansprechendes Erscheinungsbild, um bei unseren Kunden und in der Öffentlichkeit einen positiven Eindruck zu hinterlassen.
- Wir bieten unseren Kunden durch möglichst umfassendes Universal Design einen barrierefreien Zugang zu unseren Angeboten.

- Wir überprüfen und verbessern interne Abläufe und kundenbezogene Prozesse sowie die Energieeffizienz mittels Kennzahlen.
- Wir arbeiten gemeinsam mit unseren Lieferanten an der ständigen Verbesserung der Abläufe und Strukturen im Beschaffungsprozess.
- Wir beteiligen unsere Beschäftigten an den Entscheidungen und wir informieren sie rasch und umfassend.

Basis für die Umsetzung dieser Unternehmenspolitik ist das Engagement aller Beschäftigten.

Um die Qualität ihrer Aktivitäten zu gewährleisten, hat die üstra ein integriertes Managementsystem implementiert. Sie verfügt über ein zertifiziertes Managementsystem nach DIN EN ISO 9001 für Qualität, nach DIN EN ISO 14001 für Umwelt und nach DIN EN 50001 für Energie mit dem Geltungsbereich Personennahverkehr und Mobilitätsdienstleister in der Region Hannover sowie für die Instandhaltung von Infrastrukturanlagen, Stadtbussen und Schienenfahrzeugen.

Integriert in das System ist die DIN EN 13816 für Servicequalität, die DIN EN 15838 für das Kunden Call Center und ein Arbeitsschutzmanagementsystem auf Basis des NLF/ILO-OSH 2001 sowie das Zertifikat für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, bescheinigt durch die erfolgreiche Durchführung des Audit „berufundfamilie“. Die üstra Fahrerakademie ist zertifiziert nach dem VDV Standard für Ausbildung.

Der Vorstand bekennt sich öffentlich dazu, Korruption unter keinen Umständen zu dulden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der üstra erbringen Dienstleistungen kompetent und zuverlässig für die Kunden, die im Mittelpunkt ihrer geschäftlichen Aktivitäten stehen. Hierbei handeln die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der üstra bei allen Entscheidungen nach den geltenden Gesetzen und maßgebenden externen und betriebsinternen Bestimmungen. Im Besonderen sind hierbei Vorkehrungen zur Korruptionsprävention zu treffen.

2. Ökonomische Nachhaltigkeit

2.1 Rahmenbedingungen

Die wirtschaftlichen Daten des Unternehmens sind in diesem Bericht in den Abschnitten zum Jahresabschluss ausführlich erläutert.

Die üstra hat 2008 den Partnerschaftsvertrag mit der Region Hannover, den Arbeitnehmervertretern des Unternehmens sowie der Gewerkschaft ver.di abgeschlossen. Mit diesem Vertrag wird die Grundlage für eine langfristige Betrauung der üstra mit den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt Hannover geschaffen. Gleichzeitig verpflichtet sich das Unternehmen zum wirtschaftlichen Handeln und stellt sich in einem von einem Wirtschaftsprüfer überwachten und testierten Verfahren dem Marktvergleich, um den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel zu gewährleisten. Dabei wird die Wirtschaftlichkeit über die geleistete Produktivität erreicht, nicht jedoch über ein Absenken des Gehaltsniveaus. Der Partnerschaftsvertrag legt bewusst die Einhaltung des einschlägigen Tarifvertrags fest und schließt betriebsbedingte Kündigungen aus, so dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein sicheres Beschäftigungsverhältnis erhalten. Gleichzeitig erklärt die üstra mit dem Vertrag, dass sie sich als Partner der Region versteht, der einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Region leisten kann und will.

Mit dem Partnerschaftsvertrag hat die üstra den Grundstein für ihr nachhaltiges Handeln gelegt. Der Vertrag gewährleistet dauerhafte Kostenvorteile für den Aufgabenträger, ohne auf kurzfristige Kosteneffekte zu setzen und garantiert gleichzeitig eine hohe Qualität des Produkts. Die Nachhaltigkeit des Vertrags verhindert die Ausbeutung der Arbeitnehmer zugunsten von kurzfristigen Effekten, vielmehr ermöglicht er lang anhaltende Qualität bei optimierten Strukturen. Damit schafft der Partnerschaftsvertrag eine Gewinnsituation für alle Vertragsbeteiligten: Das Unternehmen erhält eine langfristige Auftragssicherung, die Beschäftigten erhalten eine langfristige Beschäftigungs- und Tarifgarantie, die Region Hannover als Aufgabenträgerin für den ÖPNV erhält eine umfassende Kostenentlastung und Qualitätszusage.

Im Partnerschaftsvertrag ist vereinbart, dass die üstra durch ein Restrukturierungsprogramm die vertraglich vereinbarten Kostenstrukturen erreichen musste, um die Region Hannover nachhaltig finanziell zu entlasten. Ein Wirtschaftsprüfer hat bescheinigt, dass die üstra die vereinbarten Zielwerte erreicht.

Vergleichende Untersuchungen zeigen, dass Hannover zu den Regionen mit dem besten Nahverkehrsangebot in Deutschland zählt. Ein gutes Angebot reicht jedoch nicht aus, um Kunden dauerhaft zu überzeugen. Die Kunden erwarten zusätzlich aktuelle Informationen über das Angebot, guten Service und sie möchten das Gefühl haben, dass sie nicht nur „transportiert“ werden, sondern Gäste des Unter-

nehmens sind. Deshalb ist die Kundenorientierung unter dem Titel „Kundenorientierte Dienstleisterin – Von Herzen gastfreundlich“ eines der fünf strategischen Handlungsfelder des Unternehmens.

Die Unternehmenspolitik ist darauf ausgerichtet, dass nicht nur Besucher und Gäste sich in den Bussen und Bahnen wohlfühlen und gerne wiederkommen. Besonders die Regionsbewohner sollen mit einem leistungsfähigen und serviceorientierten Angebot überzeugt werden, sich möglichst langfristig auf Busse und Bahnen als Verkehrsmittel einzulassen, z.B. mit einem Abonnement. Die positive Fahrgastentwicklung und insbesondere die Entwicklung der Abonnentenzahlen zeigen, dass die üstra auf einem guten Weg ist.

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Die üstra betreibt den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Schwerpunkt in der Stadt Hannover mit Stadtbahnen und Bussen.

Dazu hat die Region Hannover der üstra mit Wirkung vom 1. Juni 2009 die Betrauung und Finanzierungszusage für die Stadtbahnverkehrsleistungen nach Maßgabe der Altmarkt-Trans-Kriterien erteilt. Diese Betrauung ist bis zum 24. September 2015 erteilt.

Mit Wirkung vom 1. Juli 2010 hat die Region Hannover der üstra die Betrauung und Finanzierungszusage für die Busverkehrsleistungen mittels eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilt.

Vor dem Hintergrund der auslaufenden Betrauung und Finanzierungszusage Stadtbahn hat die Region Hannover als zuständige Behörde im Jahr 2014 die Direktvergabe eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an die üstra vorbereitet, der sämtliche Stadtbahn- und Busverkehrsleistungen der üstra erfassen und zur langfristigen Absicherung von Betrieb und Finanzierung der üstra eine Laufzeit von 22 ½ Jahren haben soll, beginnend ab dem 25. September 2015. Die dazu nach Art. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 5 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erforderliche Vorabkennzeichnung ist am 16. Mai 2014 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union (ABl. 2014/S 094-163846) erfolgt; konkurrierende Anträge anderer Verkehrsunternehmen sind in der Frist des § 8b Abs. 5 Satz 2 PBefG nicht gestellt worden. Die üstra hat die Arbeiten

der Region Hannover im Jahr 2014 intensiv begleitet und unterstützt. In Abstimmung mit der Region Hannover hat die üstra genehmigungsrechtlich die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass zeitlich parallel zur Erteilung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags für alle davon erfassten Verkehre neue PBefG-Linienverkehrsgenehmigungen mit einer einheitlichen und die Spielräume des § 16 PBefG voll ausschöpfenden Geltungsdauer durch die LNVG erteilt werden können. Hierfür ist die üstra von der LNVG von über den 24. September 2015 hinausreichenden Verpflichtungen aus den alten Linienverkehrsgenehmigungen entbunden worden und hat die üstra die Voraussetzungen dafür geschaffen, die neuen Linienverkehrsgenehmigungen so frühzeitig zu beantragen, dass sie rechtzeitig von der LNVG erteilt werden können.

2.2 Maßnahmen

- *Kundeninformation und Kundenbetreuung*
Klassische Medien wie der gedruckte Fahrplan und die Tarifbroschüre reichen heute nicht mehr aus. An der Haltestelle und im Fahrzeug erwarten die Fahrgäste ebenfalls zuverlässige Informationen, aber auch im Internet und per Mobiltelefon. Die üstra und der GVH bieten in ihren Medien aktuelle Informationen, auch über Baumaßnahmen und Umleitungen. Zurzeit arbeiten die Partner im Großraum-Verkehr Hannover daran, Verspätungen in „Echtzeit“ zu vermitteln und damit auch Umsteigeverbindungen aktualisieren zu können. Eine Testversion der „Echtzeitinformationen“ über Smartphones ist bereits in Erprobung. Mit einer besonderen Kundenzeitung für Abonnenten ging der GVH in 2013 an den Start. Viermal jährlich erhalten die Abonnenten ein GVH-Journal mit aktuellen Informationen für Stammkunden sowie besonderen Aktionen.
- *Internet und Social Media*
Die Mediennutzung wandelt sich. Das Internet wird nicht nur als Informationsquelle genutzt, sondern als Dialogmedium und als Marktplatz für Produkte. Seit November 2014 haben die ÖPNV-Kunden erstmals die Möglichkeit, bequem von zuhause oder von unterwegs Fahrscheine auch als HandyTicket und als OnlineTicket zu kaufen. Über die GVH App oder über gvh.de können zunächst Einzel- und TagesTickets aus dem GVH Angebot online erworben, zu Hause ausgedruckt oder über die App auf dem Smartphone mit sich geführt werden. Gleichzeitig profitieren registrierte Nutzer des sogenannten Mobilitätsshops von Rabatten, beispielsweise bei Fahrten mit Hallo Taxi 3811. Bereits seit dem Frühjahr 2014 ist die üstra auch auf

den Social Media Kanälen Facebook und Twitter vertreten. Der Fokus bei Facebook liegt auf Unternehmens-themen rund um die üstra. Der Twitterkanal dient vorrangig als Servicekanal mit Schwerpunkt auf Verkehrs-informationen und Anlaufpunkt für Kundenfragen und -beschwerden. In 2015 startet die üstra mit einem komplett überarbeiteten Online-Auftritt. Herzstück der neuen Webseite wird das Fahrgastcenter 2.0 sein, welches dem Kunden eine leichte Orientierung und Auskunft inklusive OnlineTicket-Kauf ermöglichen soll. Ganz neu ist auch ein eigenes Karriereportal, auf dem sich die üstra als attraktive Arbeitgeberin präsentieren und zukünftige Mitarbeiter rekrutieren will. Die neue Webseite wird responsiv gestaltet, so dass sie sich automatisch dem jeweils genutzten Endgerät anpasst, egal ob PC, Tablet oder Smartphone.

- *Kundengarantien*

Die Verkehrsunternehmen im GVH garantieren ihren Kunden unter anderem, dass sie pünktlich an ihr Ziel kommen. Wenn sie aus Gründen, die die Verkehrsunternehmen zu vertreten haben, um zwanzig Minuten später ihr Ziel erreichen als es der Fahrplan vorsieht, erhält der Kunde als Entschädigung ein GVH-TagesTicket. Diese Entschädigungsregelung gehört zu den weitgehendsten im öffentlichen Verkehr in Deutschland.

- *Kundendialog/Beschwerdemanagement*

Die üstra hat ein offenes Ohr. An der Hotline beantworten keine Automaten die Anfragen der Kunden, sondern geschulte Mitarbeiter, die sich im Nahverkehr auskennen. Natürlich können sich die Kunden auch per Brief, per E-Mail oder neu auch per Twitter und Facebook an die üstra wenden oder das Personal sowie die Vertriebsstellen ansprechen. Alle Anregungen werden im Beschwerdemanagementsystem der üstra registriert, nachverfolgt und systematisch ausgewertet.

- *Mitarbeiterschulungen*

Alle Fahrerinnen und Fahrer der üstra werden regelmäßig geschult, um Fachfragen nach Tarif und Angebot kompetent beantworten zu können. Sie sollen aber auch serviceorientiert agieren und von sich aus Informationen geben und damit den Kunden das Gefühl vermitteln, bei der üstra willkommen zu sein. Das gilt auch für das Verkaufs- und Servicepersonal.

- *Fahrgastsicherheit*

Unsichere Situationen können überall im öffentlichen Leben vorkommen. Entgegen der öffentlichen Meinung passieren aber nur wenige kritische Vorfälle an Haltestellen

oder in Bussen und Bahnen. Über Notrufsäulen können sich die Fahrgäste an den Stadtbahnhaltestellen jederzeit mit der üstra Leitstelle in Verbindung setzen. Die Fahrerinnen und Fahrer in den Bussen sind immer ansprechbar. In den Stadtbahnen gibt es Sprechstellen an den Türen, über die das Fahrpersonal auch im zweiten Wagen erreicht werden kann. Viele Stationen sind mit Videokameras ausgestattet. Bei Großveranstaltungen aber auch im Alltag sind speziell geschulte Mitarbeiter des Sicherheitsdienstes protec unterwegs und sorgen für mehr Service und Sicherheit.

Durch ein gemeinsames Projekt der Feuerwehr der Landeshauptstadt Hannover, der Medizinischen Hochschule Hannover, der Deutschen Herzstiftung e.V., der Wilhelm-Hirte-Stiftung, der protec Service GmbH, der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH und der üstra im Kampf gegen den plötzlichen Herztod sind viele U-Bahn-Stationen im Stadtgebiet Hannover sowie das üstra Kundenzentrum mit fast 50 mobilen Defibrillatoren ausgestattet worden.

- *Kundenbeteiligung/Marktforschung*

Nur bei Berücksichtigung der sich wandelnden Anforderungen des Marktes und der Kunden kann die üstra langfristig erfolgreich sein. Bei der Beurteilung von Stärken und Schwächen und bei der Entwicklung neuer Angebote (z. B. Automaten, Fahrzeuge) beteiligt die üstra ihre Kunden und insbesondere Vertreter von mobilitätseingeschränkten Personen. Seit 1998 führt die üstra regelmäßig repräsentative Telefonbefragungen ihrer Kunden durch. Mit dieser „Kundenzufriedenheitsbefragung“ kann die üstra Fehlentwicklungen erkennen, Wirkungen von Angebotsänderungen messen und die Umsetzung von Zielgrößen verfolgen.

- *Kundenzentrum*

Die üstra hat mit dem Kundenzentrum in der Karmarschstraße im Herzen von Hannover eine Anlaufstelle für Kunden, die Fahrkarten kaufen möchten, sich beraten lassen wollen oder ein Abonnement benötigen.

- *Testkundenverfahren*

Im Jahr 2014 wurde das Testkundenverfahren im Rahmen der unternehmenseigenen Qualitätssicherung erneut ergänzt. Es wurde ein Verfahren zur Kontrolle der Bearbeitungszeiten bei der Abonnementen Verwaltung entwickelt und mit den Kooperationspartnern abgestimmt. Ziel ist es, eine möglichst genaue und gültige Bewertung dieser Dienstleistung – vom Eingang der Kundenanfrage bis zur Beantwortung – zu erhalten.

- *Kontinuierliche Verbesserung durch Audits und Qualitätszirkel*

Durch die regelmäßige Beurteilung von Abläufen im Rahmen von internen und externen Audits sowie durch die daraus abgeleiteten Maßnahmen wird zu einer kontinuierlichen Verbesserung beigetragen. Die Auditergebnisse werden erfasst und in Qualitätszirkeln ausgewertet. In

diesen Gremien werden Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen festgelegt und deren Umsetzung überwacht. Der Erfolg der Maßnahmen kann unter anderem anhand von Kennzahlen aus dem Testkundenverfahren und der direkten Leistungsmessung überprüft werden (siehe nächster Abschnitt).

- *Qualitätskennzahlen 2014*

Stadtbus

	Kennzahl	Sollwert	Untere annehmbare Qualitätslage	Ist-Wert (Jahres-Ø)	Status
1	Pünktlichkeit (-1 bis 5 min)	94,8 %	91,8 %	94,6 %	☹
2	Fahrgastinformation im/am Fahrzeug	98,0 %	95,0 %	99,2 %	☺
3	Sauberkeit der Fahrzeuge	93,8 %	90,2 %	91,3 %	☹
4	Kompetenz	92,0 %	88,0 %	91,4 %	☹
5	Kundenorientierung	90,1 %	87,1 %	91,0 %	☺
6	Ausstattung der Haltestellen	98,0 %	95,0 %	99,5 %	☺

Stadtbahn

	Kennzahl	Sollwert	Untere annehmbare Qualitätslage	Ist-Wert (Jahres-Ø)	Status
1	Pünktlichkeit (0 bis 3 min)	91,3 %	88,3 %	91,4 %	☺
2	Fahrgastinformation im/am Fahrzeug	98,0 %	95,0 %	99,8 %	☺
3	Sauberkeit der Fahrzeuge	94,0 %	90,4 %	90,7 %	☹
4	Kompetenz	92,0 %	88,6 %	91,6 %	☹
5	Kundenorientierung	90,6 %	87,6 %	91,2 %	☺
6	Ausstattung der Haltestellen	98,0 %	95,0 %	99,9 %	☺

3. Ökologische Nachhaltigkeit

3.1 Ressourcen

Im Rahmen des Integrierten Managementsystems wird quartalsweise bzw. für Umwelt jährlich ein Kennzahlenbericht zum Thema Qualität und Umwelt erstellt. Im jährlichen Managementreview findet eine genauere Betrachtung der Umweltauswirkungen in Form einer Input-Output-Bilanz statt. In dieser Bilanz werden auf der Input-Seite die verschiedenen Energiearten (Gas, Strom, Fernwärme, Kraftstoffe, spezifischer Energieverbrauch von Fahrzeugen, Fahrzeugflotte, Wagenkilometer, Personenkilometer) betrachtet. Auf der Output-Seite werden die erbrachte Fahrleistung, Abfälle, Emissionen, Abwasser Kreislaufwirtschaft usw. betrachtet. Das Kennzahlensystem wurde im Rahmen der Einführung eines Energiemanagementsystems in 2013/14 weiter ausgebaut. Auch das Abfallaufkommen wird, differenziert nach den Abfallarten, betrachtet und die Entwicklungen durch Kennzahlen oder Daten im Kennzahlenbericht abgebildet. 2009 wurde auf der Liegenschaft Glocksee ein zentraler Recyclinghof in Betrieb genommen, der eine deutliche Verbesserung bei der Sammlung von Wertstoffen wie Metalle, Altpapier oder Elektroschrott ermöglicht und somit die Recyclingquote erhöht. Der Bau eines weiteren kleineren Recyclinghofs auf dem Stadtbahnbetriebshof Döhren ist 2013/14 realisiert worden. Auch bei den Betriebs- und Hilfsstoffen wird im Rahmen der Gefährdungsanalyse für Gefahrstoffe eine Produktvereinheitlichung angestrebt.

Der Umgang mit Frischwasser und Abwasser auf allen Liegenschaften wird im Kennzahlenbericht abgebildet. Die Busse und Stadtbahnen werden ausschließlich bedarfsgerecht in den Waschanlagen der üstra gewaschen, um den Wasser- und Reinigungsmittelverbrauch so gering wie möglich zu halten. Auf dem Stadtbahnbetriebshof Leinhausen kommt für die Sanitäranlagen und das Waschen der Stadtbahnen ausschließlich Regenwasser zum Einsatz. Das Regenwasser wird in einer 30 m³ großen Zisterne gesammelt und reduziert den Frischwasserverbrauch deutlich. 2014 wurde mit der Planung eines neuen Absetzbeckens für Bremsand/Straßenkehrschicht, der vor der Entsorgung entwässert wird, begonnen. Die Baumaßnahme soll 2015 realisiert werden.

Nicht nur bei den Bussen und Stadtbahnen nutzt die üstra umweltfreundliche Antriebstechniken, sondern auch im Bereich von Dienstfahrzeugen. Somit hat die üstra z. B. beim Botenfahrzeug auf Gas gesetzt und testet mit zwei Nutzfahrzeugen den Elektroantrieb. Auch Fahrräder bzw. Elektrofahräder werden von den Kolleginnen und Kollegen immer häufiger genutzt, was weiter ausgebaut werden soll.

Die üstra verfolgt beim Thema der nachhaltigen Mobilität einen ganzheitlichen Ansatz. Bei der Beschaffung von Bussen und Stadtbahnen sowie Dienstfahrzeugen fließen Umweltaspekte in die Kaufentscheidung ein. Dabei liegen die Schwerpunkte beim Energieverbrauch und somit bei den Emissionen.

3.2 Emissionen

Jeder Fahrgast im ÖPNV trägt aktiv zum Klimaschutz bei und verbessert die Umweltbilanz. Deshalb verfolgt die üstra das Ziel Fahrgäste zu gewinnen und zu binden, um einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen zu leisten. Weiterhin soll die Energie der Fahrzeuge und Betriebsanlagen so effizient wie möglich genutzt werden, und gleichzeitig sollen Kosten und Emissionen gesenkt werden. Im jährlichen Kennzahlenbericht werden die CO₂-Emissionen erfasst. Das Energiemanagementsystem nach der DIN EN 50001 wurde im Jahr 2014 auf die gesamte üstra ausgeweitet.

3.2.1 Maßnahmen zur Ressourcenschonung und zum Klimaschutz

- *Aufbau eines Energiemanagementsystems für die gesamte üstra*

Das Energiemanagementsystem (EnMS) soll sicherstellen, dass Energieeinsparungen dokumentiert, umgesetzt und bewertet werden. Bislang wurden bei der üstra bereits diverse Maßnahmen für Energieeinsparungen entwickelt und umgesetzt, allerdings erfolgte die Umsetzung und Ergebnisbewertung bisher eher lückenhaft und unstrukturiert. Mit der Einführung des EnMS gemäß der DIN EN ISO 50001 für den Geltungsbereich Gebäude und Grundstücke wurden im Jahr 2013 Anforderungen für eine systematische Erfassung und Bewertung formuliert. Der Geltungsbereich dieses EnMS wurde im Jahr 2014 auf den gesamten Kernprozess der üstra (Personennahverkehr und die Mobilitätsdienstleistungen in der Region Hannover) erweitert. Dies bedeutet konkret, dass sowohl der Betrieb von Stadtbahnen und Bussen als auch deren Instandhaltung, die Instandhaltung der Infrastruktur und die Verwaltung Inhalt des EnMS sind. Die Umsetzung erfolgt dabei an allen sechs Standorten der üstra sowie an der Unternehmenszentrale. Somit erhöht sich die Notwendigkeit, Energieeinsparmaßnahmen einheitlich zu dokumentieren, umzusetzen und zu bewerten.

Das bereits bestehende Energieteam wurde um weitere Energiemanager ergänzt. Aufgabe dieses Teams ist es,

alle Maßnahmen zur Energieeinsparung „üstraweit“ zu ermitteln. Hierfür wurde eine Bestandsaufnahme des Ist-Zustandes durchgeführt. Diese beinhaltet neben Energieeinsparungen aller Unternehmensbereiche auch den aktuellen Energieverbrauch sowie die aktuellen Daten zur Energieerzeugung. Des Weiteren wurde ein geeignetes Instrument (Maßnahmenplan mit Bilanzierungsfunktion) entwickelt, mit dem die energieeinsparenden Maßnahmen der üstra erfasst, bewertet und nachverfolgt werden können.

Mit der Einführung des Maßnahmenplans werden die Normforderungen der ISO 50001 praxisorientiert umgesetzt. Der Maßnahmenplan dient als zentrale Übersicht für Maßnahmen aller Fachbereiche. Hier können die verschiedenen Energieeinsparpotentiale detailliert erfasst werden. In Folge dessen erhöht sich die Transparenz des gesamten EnMS. Ebenfalls lässt sich durch den Maßnahmenplan die Wirksamkeit der Einzelmaßnahmen besser nachverfolgen. Die im Maßnahmenplan vorhandene Auswertung von Maßnahmen lässt sich in den bestehenden Managementreview integrieren.

- *Anschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge*

Derzeit werden als Ersatz für die zum Teil über 30 Jahre alten grünen Stadtbahnfahrzeuge vom Typ TW 6000 neue Fahrzeuge beschafft. In einem ersten Los wurden 50 neue Fahrzeuge bestellt. Ein weiteres Los von 50 Fahrzeugen wurde nachgeordert. Die Auslieferung hat im November 2013 begonnen. Neben einem modernen Design und mehr Platz für Fahrgäste, werden die Fahrzeuge über eine verbesserte Rückspeisung der Bremsenergie ins Fahrleitungsnetz verfügen. Im Jahr 2014 wurden 20 TW 3000 mit Fertigungsmängeln am Wagenkasten ausgeliefert. Aufgrund der Mängel war eine Inbetriebnahme in 2014 nicht möglich. Zur Beseitigung der Mängel gibt es einen Maßnahmenplan des Herstellers, der im Jahr 2015 abgearbeitet wird. Vor der Feststellung der Mängel wurde das Fahrzeug bereits im März 2014 der Öffentlichkeit präsentiert und von den Hannoveranern begeistert angenommen. Die Inbetriebnahme der ersten TW 3000 im Linienbetrieb der üstra ist für das erste Quartal 2015 geplant.

- *Beschaffung von CO₂-freiem Strom*

Im Jahr 2012 wurde eine EU-weite Ausschreibung für die Beschaffung des Fahrstroms für die Jahre 2015 und 2016 mit einer Option auf zwei weitere Jahre durchgeführt. Ausgeschrieben wurde CO₂-freier und atomstromfreier Strom. Der Auftrag wurde im Dezember 2012 an die Stadtwerke Hannover AG (enercity) erteilt. Angeboten wurde Strom aus österreichischen Wasserkraftwerken mit einer Option auf Strom aus neueren regionalen Anlagen, die derzeit noch

verhandelt wird. Durch die Verwendung von CO₂-freiem Strom sinkt der spezifische CO₂-Ausstoß je Fahrgastkilometer von 100 g/CO₂ auf unter 16 g/CO₂. Der verbleibende Anteil von unter 16 g resultiert aus der Dieseltechnologie im Busbereich.

- *Installation eines weiteren Schwungradspeichers*

Um die rückgespeiste Bremsenergie von Stadtbahnfahrzeugen noch wirkungsvoller zu nutzen, werden im Streckennetz sogenannte Schwungradspeicher als rotierende Massen eingesetzt. Mit diesen Anlagen wird beim Bremsen, sofern kein anderes Fahrzeug vorhanden ist, welches die rückgespeiste Energie direkt aufnehmen kann, über einen Motor eine Masse in Rotation gebracht. Dies kann man sich ähnlich wie bei einem Brummkreisel vorstellen. Wird nun durch ein anfahrendes Stadtbahnfahrzeug Energie benötigt, treibt diese Masse einen Generator an, der den benötigten Anfahrtsstrom liefert. Derzeit sind drei Schwungradspeicher im Stadtbahnnetz installiert, die damit den Bedarf an Fahrstrom verringern und zur CO₂-Reduzierung beitragen. In Zukunft sollen noch weitere Schwungradspeicher errichtet werden, der nächste voraussichtlich im Jahr 2017 im Bereich Altwarmbüchen.

- *Projekt Umbau Hohes Ufer*

Das Verwaltungsgebäude der üstra „Am Hohen Ufer 6“ wurde Anfang der sechziger Jahre errichtet. In den vergangenen Jahrzehnten wurden bis auf die Sanierung der Fassade im Jahr 1992 keine grundlegenden Modernisierungen an dem Gebäude vorgenommen, so dass nun in den Jahren 2016 bis 2017 eine grundlegende Sanierung vorgesehen ist, um die Nutzungsfähigkeit des Gebäudes langfristig sicherzustellen. Neben der Umgestaltung der Arbeitsbereiche zu modernen Büros mit zeitgemäßen Arbeitsplätzen und Kommunikationsstrukturen, soll durch zahlreiche Einzelmaßnahmen der Energiebedarf des Gebäudes auf den ENEC 2009 Standard minus 15 % abgesenkt werden. Weiterhin wird das Gebäude so ausgestattet, dass es auch Menschen mit Behinderung zukünftig in den wesentlichen Teilen problemlos zugänglich sein wird.

- *Beschaffung von weiteren Hybridbussen*

Bis zum Jahr 2014 hat die üstra ihre Busflotte mit 36 Hybridbussen ausgestattet, davon 27 Gelenkbusse (18 Meter lang) und 9 Solobusse (12 Meter lang), die alle von Solaris hergestellt wurden. In 2015 kommen weitere 26 Hybrid-Solobusse von MAN der neusten Generation in Abgasnorm EURO6 hinzu. Damit erhöht die üstra ihren Hybrid-Anteil im Bus-Fuhrpark auf 48 % und betreibt somit den größten Hybridbus-Fuhrpark in Deutschland (62 Hybridbusse, 68 umweltfreundliche Diesel-Busse in EEV-Standard).

Möglich wurde die Investition in Hybridtechnologie nur durch Fördermittel vom Bundesumweltministerium (11 Busse) sowie vom Niedersächsischen Wirtschaftsministerium (51 Busse). Neben der weiteren Verbesserung der Energiebilanz, verbessert die üstra insbesondere die Umweltbilanz, weniger CO₂, weniger Feinstaub, weniger Lärm. Die weitere Bus-Ersatzbeschaffung ab 2016 wird aktuell entwickelt.

- *Elektrobusse im Linieneinsatz bei der üstra*

Der Pilotversuch mit drei Elektrobusen mit Schnellladung dient dazu, zu testen, welche Verbesserungspotenziale vorhanden sind und diese aufzuzeigen, zu nutzen und zu etablieren. Der geplante Versuch mit drei Elektrobusen auf der Buslinie 100/200 der üstra, die als repräsentative Ringlinie durch die gesamte Innenstadt Hannovers führt (Erlebnislinie), bietet beste Voraussetzungen, die angestrebten Ziele und Ergebnisse zu erreichen und Umweltpotenziale nutzbar zu machen. Es sollen dabei Erkenntnisse gewonnen werden, wie wirtschaftlich und ökologisch ein sinnvoller Beitrag zur Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen erfolgen kann.

Beide Linien verfügen durch ihr hohes Fahrgastaufkommen, die kurzen Haltestellenabstände und eine Linienführung durch das Stadtzentrum von Hannover über optimale Einsatzbedingungen für einen Versuch mit Elektrobusen. Die Linie wird tagsüber im 10-Minuten-Takt mit 12 Meter

Solobussen bedient. Die Gesamtstrecke der Linie 100/200 beträgt 16 km Länge mit insgesamt 42 Haltestellen und einer Gesamtfahrzeit von 53 Minuten.

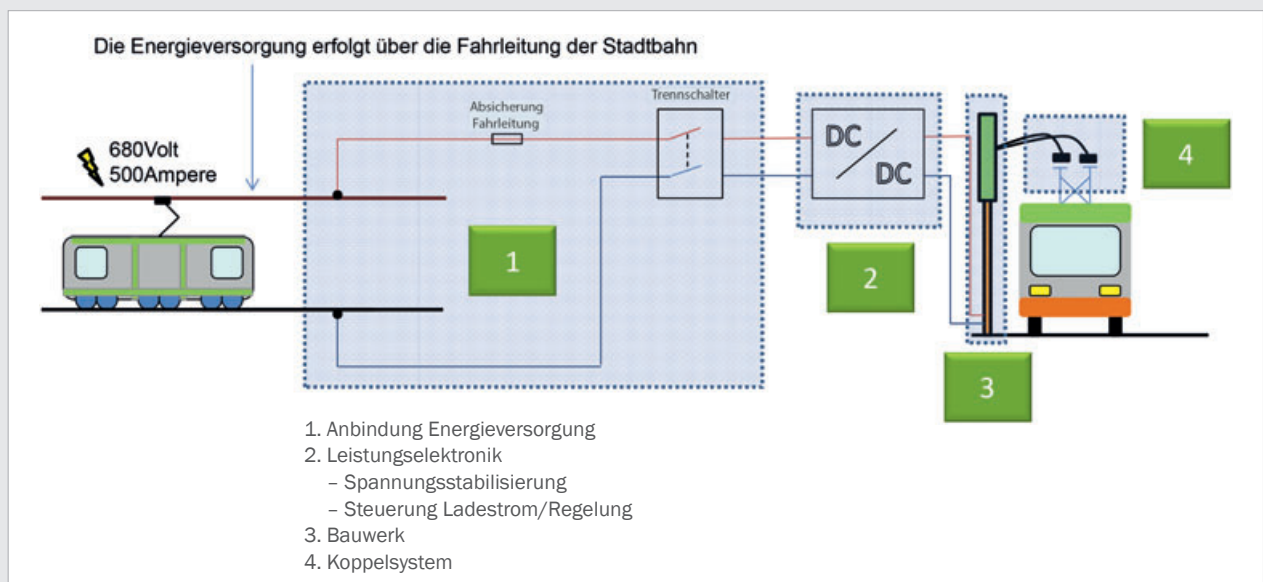
Das innovative Ziel ist es, die Elektrobusse nicht nur auf der Linie zu testen, sondern mit CO₂-freiem Strom aus dem Fahrleitungsnetz der Stadtbahn zu versorgen. Durch die Fahrleitung der Stadtbahnen steht der Nachladeinfrastruktur eine hohe Energiemenge zur Verfügung, die eine Schnellladung der Elektrobusse möglich macht. Weiterhin soll geprüft werden, wie der von den Stadtbahnen generatorisch erzeugte und zurückgespeiste Bremsstrom effektiv von den Elektrobusen genutzt werden kann.

- *Das Projekt „ProMobiE“*

Die üstra beteiligt sich am Projekt „Professionelle Mobilitätsberatung für multimodale Verkehrsangebote mit Elektromobilität – ProMobiE“. An dem Verbundprojekt nehmen neben der üstra die Modellbetriebe Bogestra, RNV und Stadtwerke Baden Baden teil. Wissenschaftliche Unterstützung erfährt das Projekt durch die VDV-Akademie sowie dem Institut für Arbeitswissenschaft und dem Institut der Erziehungswissenschaft der RWTH Aachen und der Prospektiv GmbH.

Ziel des Verbundprojektes ist die Professionalisierung multimodaler Mobilitätsberatung mit Schwerpunkt Elektromobilität. Es besteht Handlungsbedarf bei der

Ladeinfrastruktur mit Pantograph



Qualifizierung von Mitarbeitern in Verkehrsbetrieben, um eine professionelle Mobilitätsberatung zum Thema Elektromobilität zu ermöglichen. Das Projekt verfolgt das Ziel, interaktive Schulungsmodulare zu entwickeln, um Beratungsstandards für eine mehrperspektivische multimodale Mobilitätsberatung bei der Elektromobilität der Zukunft zu ermöglichen.

Durch eine professionalisierte Beratung zur Elektromobilität kann die Akzeptanz und Marktdurchdringung von Elektromobilitätsangeboten, beispielsweise die Entscheidung für die verstärkte Nutzung multimodaler Verkehrsangebote mit Elektromobilität, nachhaltig gefördert werden.

- *Verbesserung der innerbetrieblichen Mobilität*
Mit den im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sollen weitere Schritte zu einer nachhaltigen innerbetrieblichen Mobilität getan werden. Konkret soll
 - ein Beitrag zur CO₂-Reduzierung geleistet,
 - die Kosten gesenkt,
 - der Anteil der Mitarbeiter, die den ÖPNV nutzen, erhöht,
 - ein Beitrag zur Gesundheitsförderung der Mitarbeiter geleistet und
 - ein Beitrag zur Produktivitätssteigerung geleistet werden.

Maßnahmen 2014

- Es wurden zwei weitere E-Bikes angeschafft und auf den Betriebshöfen Leinhausen und Vahrenwald bereitgestellt.
- Es wurde eine Übersicht über alternative Reisemöglichkeiten mit Vergleichen (Zeit, Kosten, CO₂-Erzeugung) im Intranet für die Mitarbeiter bereitgestellt.
- Es wurde ein E-Auto bestellt.

- *Neue Kennzeichnungsverordnung GHS*

Seit dem Jahr 2009 ist die neue Kennzeichnungsverordnung für Gefahrstoffe mit einer Übergangsregelung bis 2015 in Kraft getreten. Die Kennzeichnungsverordnung hat auf Unternehmen, die mit Gefahrstoffen umgehen, deutliche Auswirkungen, da sich alle Kennzeichnungen von Gefahrensymbolen auf weltweit gültige Gefahrenpiktogramme ändern werden. Hierzu müssen alle Produkte neu auf ihre Gefahren hin bewertet werden. Dies führt nicht nur zu einer einheitlichen Kennzeichnung weltweit, sondern in den Unternehmen kann man sich in diesem Zusammenhang Gedanken über die Materialeffizienz, Produktvereinheitlichung sowie Reduzierung von Produkten machen. Dieses kann zu einem sinnvollen Beitrag zur Nachhaltigkeit führen. Für die üstra wird es ein internes Projekt zur

Umsetzung der neuen Kennzeichnungsverordnung geben, mit dem vorrangigen Ziel, die Anzahl an Produkten stark zu reduzieren. Diese Herangehensweise kann bei der üstra zu einem sinnvollen Beitrag zur Nachhaltigkeit und zum Gesundheitsschutz der Mitarbeiter führen.

- *Austausch von Beleuchtungsanlagen*

Die üstra tauscht in den Tunnelanlagen und Haltestellen der infra die Beleuchtungsanlagen schrittweise gegen neuere energiesparende Systeme aus. Die üstra hat im Jahr 2014 an acht Stadtbahnhaltestellen ca. 150 Leuchten mit konventionellen Leuchtmitteln gegen LED-Leuchten ausgetauscht. Durch den Tausch wurde die installierte Leistung um etwa 6.500 Watt verringert, was einer jährlichen Stromeinsparung von ca. 26.000 kWh entspricht. Für das Jahr 2015 ist der Austausch an vier weiteren Haltestellen geplant. Der Austausch spart bis zu 50 % Energie und trägt durch die neue Technik deutlich zur Verbesserung der Beleuchtung und somit für ein besseres Sicherheitsgefühl bei.

- *Erzeugung von Solarstrom*

Die üstra betreibt derzeit vier Photovoltaikanlagen auf drei Betriebshöfen. Insgesamt verfügt das Unternehmen über eine installierte Leistung von über 600 kW Peak und ist damit einer der größten Solarstromproduzenten in Hannover. Der jährliche Stromertrag liegt etwa bei 500.000 kWh und entspricht damit dem Strombedarf von mehr als 120 Einfamilienhäusern.

3.2.2 Maßnahmen zur Einsparung von Emissionen durch mehr Fahrgäste

Neben den Beispielen zur Schonung von Ressourcen, leistet die üstra den wesentlichen Beitrag durch die sichere und schnelle Beförderung von mittlerweile über 160 Millionen Fahrgästen pro Jahr. Durch das attraktive hannoversche ÖPNV-System wird der motorisierte Individualverkehr reduziert, was letztendlich den größten positiven Umwelteffekt mit sich bringt. Die Gewinnung neuer Fahrgäste spielt deshalb eine wichtige Rolle. Umsteiger vom Autoverkehr auf Busse und Bahnen vermindern die von ihnen verursachten CO₂-Emissionen um etwa die Hälfte.

Das Ziel der Verkehrsunternehmen im Großraum-Verkehr Hannover (GVH) ist es, kontinuierlich neue Fahrgäste zu gewinnen, Gelegenheitskunden zu Stammkunden zu machen und Stammkunden zu binden. Dazu müssen Angebot und Fahrpreise attraktiv sein und Fahrgastinformation und

Service passen. Es sind auch Anstrengungen erforderlich, neue Angebote zu schaffen, den Service zu verbessern und die Kundenorientierung zu erhöhen.

Besonders erfolgreich war der Verkehrsverbund GVH in den letzten Jahren mit speziellen Angeboten für Firmen und Großkunden. Je mehr Unternehmen Umweltziele verfolgen und auf Nachhaltigkeit setzen, desto attraktiver sind Angebote wie das FirmenAbonnement oder das SammelBestellerAbonnement des GVH, um die jeweilige Umweltbilanz zu verbessern. Der GVH plant zusammen mit Kooperationspartnern, das SammelBestellerAbo auch für kleinere und mittlere Firmen (Mindestabnahme 10 MobilCards) zugänglich zu machen. Bisher liegt die Mindestabnahme bei 50 MobilCards.

Um weitere Fahrgäste zu gewinnen, wird der Stadtbahnausbau durch Streckenverlängerungen und den Bau von weiteren Hochbahnsteigen kontinuierlich vorangetrieben. So wurden zuletzt eine Streckenverlängerung nach Misburg und zwei weitere Hochbahnsteige auf der C-Strecke in Betrieb genommen. Durch eine ständige Angebotsoptimierung, z. B. durch den Einsatz von Drei-Wagen-Zügen, wird das Verkehrsangebot kontinuierlich an die Bedürfnisse der Bewohner angepasst und kann so optimal zu einer umweltverträglichen Mobilität in Hannover beitragen.

Insgesamt konnten die Verkehrsunternehmen im GVH die Zahl der Fahrgäste in den letzten sechs Jahren von 179 Millionen auf ca. 201 Millionen steigern. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Abonnenten einer GVH-MobilCard von 100.000 auf 118.000 an. Die im Rahmen eines FirmenAbos oder SammelBestellerAbos bezogenen MobilCards hatten den größten Anteil an dieser Steigerung. In sechs Jahren stieg die Zahl der Nutzer von 31.000 auf 44.000.

- *„Umfassende Mobilität aus einer Hand“ – der Mobilitätsshop*

Die Welt der Mobilität befindet sich in einem grundlegenden Wandel. Wesentliche Treiber sind die „digitale Revolution“ einschließlich einer fast flächendeckenden Verbreitung mobiler Endgeräte, die Ausdehnung der „Sharing-Economy“ auf den Mobilitätsbereich und die Transformation vom „Ölzeitalter“ zu einer „postfossilen Mobilität“.

Aber auch die Einstellung der Bürger zur Mobilität verändert sich: Verkehrsmittel werden flexibler genutzt und gewechselt, die Bedeutung des Autos als Statussymbol nimmt spürbar ab. Die üstra kann von diesen Trends erheblich profitieren,

indem Sie sich als zentraler Organisator eines modernen „Mobilitätsverbunds“ von ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten positioniert.

Mit dem Angebot HANNOVERmobil ist die üstra bereits seit 2004 Vorreiter als integrierter Mobilitätsdienstleister. Zentrale Ziele sind dabei, dem Kunden jeweils passende und einfach zu nutzende Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen und ihn dabei gleichzeitig zur verstärkten Nutzung von Bussen und Bahnen anzuregen.

Um diesen Anspruch weiter auszubauen, leitet die üstra das Projekt „Mobilitätsplattform Metropolregion“, das durch Mittel aus dem „Schaufenster Elektromobilität“ gefördert wird. Gemeinsam mit dem Projektpartnern Stadtmobil/cantamen und Volkswagen wird seit Anfang 2013 an der Zusammenführung verschiedener Mobilitätsangebote gearbeitet.

Im Rahmen des GVH verknüpft die üstra diese Aktivitäten mit dem neuen elektronischen Ticketing. Ausgehend von Fahrplanauskunft und GVH-Ticketing entsteht so schrittweise ein umfassender Mobilitätsshop für die Region. Der Kunde profitiert von einem einfachen Zugang zu Informationen, schnellen Buchungsmöglichkeiten von Tickets und Fahrzeugen sowie einer komfortablen bargeldlosen Abrechnung.

Der Mobilitätsshop wird folgende Funktionen bieten:

- Umfassende Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten in der Region.
- Einmalige zentrale Registrierung für die Nutzung der Angebote (Single-Sign-On).
- Multimodales Routing einschließlich Buchungsmöglichkeit, d. h. die verschiedenen Verkehrsmittel werden in der Verbindungsauskunft in Bezug auf Reisezeit und Kosten gegenübergestellt und können nach Auswahl direkt vom Kunden gebucht werden.
- Zentrale bargeldlose Abrechnung für die genutzten Verkehrsmittel.

Die erste Stufe des Mobilitätsshops steht den Kunden seit November 2014 über das Internet und über die GVH-App zur Verfügung. In Kürze wird der Shop auch direkt auf den Seiten der üstra verfügbar sein. Mit dem Shop wird erstmals ein elektronisches Ticketing im GVH realisiert und mit der Fahrplanauskunft verknüpft. Im Rahmen der Anmeldung können sich die Kunden direkt im Shop per Klick für die Nutzung von Hallo Taxi 3811 und Stadtmobil CarSharing registrieren. Sie profitieren bei beiden Partnern von Sonderkonditionen sowie der integrierten bargeldlosen Abrechnung über den Shop.

Die Angebote des Mobilitätsshops werden bereits intensiv genutzt und die Kundenresonanz ist insgesamt sehr positiv. Im Zeitraum von Mitte November 2014 bis Mitte Januar 2015 konnten bereits 6.000 Anmeldungen im Mobilitätsshop verzeichnet werden.

Im Jahr 2015 wird das Angebot schrittweise erweitert. Geplant sind die Anbindung weiterer Mobilitätsangebote und die Einführung der multimodalen Routenplanung und Buchung. Auch die Bestellung und Verwaltung von GVH-Abos wird dann online möglich sein. Damit sind die Grundlagen gelegt, um die üstra bzw. den GVH schrittweise als zentralen Mobilitätsanbieter in der Region Hannover zu etablieren.

3.2.3 Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Der Verwaltungsausschuss der Landeshauptstadt Hannover hat am 16. Dezember 2010 einen Lärmaktionsplan beschlossen. Die auf Basis von Berechnungen ermittelten Belastungen in Hannover weisen keine Problemzonen auf, die spezifisch dem Stadtbahn- oder Busverkehr der üstra zuzuordnen sind. Trotzdem hat sich die üstra zum Ziel gesetzt, die Lärmemissionen zukünftig schrittweise zu senken.

Vor diesem Hintergrund hat im Jahr 2012 eine interne Arbeitsgruppe unter Beteiligung der infra als Eigentümerin der Stadtbahninfrastrukturmaßnahmen zur Lärmreduzierung erarbeitet. Um die Quietschgeräusche, die durch das Schwingen der Räder erzeugt werden, zu verringern, wurde vereinbart, testweise an den Rädern von zwei Fahrzeugen des Typ TW 2000 Radbeschichtungen aufzubringen. Die hierdurch erzielten Effekte werden messtechnisch begleitet, um eine Entscheidungsgrundlage für die weitere Beschichtung der Fahrzeugräder zu erhalten.

Im Rahmen der Beschaffung der neuen Stadtbahnfahrzeuge wurde eine Konstruktion gewählt, die möglichst wenig sogenannte „ungefederte Massen“ beinhaltet, um hierdurch die Lärmbelastungen zu reduzieren. Weiterhin wurden die ersten Fahrzeuge mit zusätzlichen Schallabsorbern an den Rädern ausgestattet und dies ebenfalls messtechnisch begleitet, um eine Entscheidungsgrundlage für die weitere Ausstattung zu erhalten.

Im Bereich Oberbau wurde bei der Stadtbahnverlängerung nach Misburg das System verbaut, dass Erschütterungen verhindert und den Anwohnern mehr Ruhe schafft. Hieraus wurden Regelbauformen abgeleitet, die zukünftig zur Anwendung kommen sollen. Neben diesen Maßnahmen werden die Gleise weiterhin intensiv gepflegt, indem die Schienen

regelmäßig geschliffen und Rillen gereinigt werden. Denn saubere Gleise tragen ebenfalls maßgeblich zur Lärmreduzierung bei.

Im Jahr 2014 wurden weitere sieben Hybridbusse in Betrieb genommen. Hierdurch werden deutlich geringere Lärmemissionen verursacht. Für die Zukunft ist die weitere Beschaffung von Hybridbussen vorgesehen.

4. Soziale Nachhaltigkeit

4.1 Aspekte der Verantwortung gegenüber dem gesellschaftlichen Umfeld

• Sozialtarif

Im Jahr 2009 hat der GVH in Zusammenarbeit mit der Region Hannover den GVH-Sozialtarif eingeführt. Bezieher von laufenden Leistungen nach SGB XII, von Arbeitslosengeld II oder Sozialgeld nach SGB II, sowie von Grundleistungen und Leistungen in besonderen Fällen nach dem AsylbLG erhalten von der Region Hannover eine Berechtigungskarte, die die Nutzung des GVH-Sozialtarifs ermöglicht. Für wenig Geld können die Berechtigten für die ÖPNV-Nutzung eine „Wertmarke S“ erwerben, die einen Monat lang gültig ist. Zusammen mit der Wertmarke gibt es „TagesTickets S“, die für die Berechtigten zum Einzelticketpreis ausgegeben werden.

Insgesamt gibt es über 120.000 Berechtigte in der Region Hannover. Monatlich werden etwa 12.000 „Wertmarken S“ genutzt. Seit 2014 gibt es zusätzlich die „MobilCard S“, die für Berechtigte um 40 % gegenüber der normalen MobilCard rabattiert ist. Die „MobilCard S“ wird ebenfalls von etwa 12.000 Berechtigten genutzt.

Für die Mindereinnahmen durch den Sozialtarif erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich durch die Region Hannover.

• Barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge

Die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV ist vielfach die Grundvoraussetzung für die Mobilität behinderter Menschen im öffentlichen Raum. Als Aufgabe und Ziel hat die üstra darum die Gestaltung zur „selbstbestimmten Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft“, wie sie im Bundesgleichstellungsgesetz (und weiteren Gesetzen) definiert ist, anerkannt.

Die langjährige und konsequente Arbeit hat inzwischen dazu geführt, dass das Unternehmen bundesweit führend und beispielgebend bei der Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV ist. Alleinstellungsmerkmale wie z. B. der sprechende Fahrkartenautomat, Hybridbusse mit zwei Rollstuhlstellplätzen und zwei Rampen zeichnen das Unternehmen aus. Mit der Auflage des Fahrplans 2012, in dem erstmals sämtliche für rollstuhlfahrende Fahrgäste wichtige Informationen integriert sind, gelingt es, den in der UN-Behindertenrechtskonvention definierten Gedanken der Inklusion in Gänze umzusetzen.

Etwa 10 % der Menschen in der LHH leben mit Behinderungen, 20 % der Bevölkerung sind über 65 Jahre alt. Davon sind etwa 30.000 (5,6 % der Bevölkerung) über 80 Jahre alt. Die Zahl der älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger nimmt stetig zu. Dadurch gewinnt das Ziel der üstra, weitgehend barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu schaffen, immer mehr an Bedeutung. Dazu gehören Automaten, die für Rollstuhlfahrer anfahrbar sind und die Sprachausgabe für Sehbehinderte gewährleisten, aber auch Rampen für Busse und barrierefreie Stadtbahnzugänge.

Bei den Stadtbahnhaltestellen sind alle Tunnelstationen und aktuell 121 Haltestellen an der Oberfläche mit Hochbahnsteigen ausgestattet und verfügen somit über einen höhengleichen Einstieg in die Fahrzeuge. Dies entspricht einem Anteil von mehr als 70 % der gesamten Haltestellen im Stadtbahnnetz. Im Jahr 2013 wurden zwei Haltestellen im Bereich Stöcken auf der Strecke Richtung Garbsen zu Hochbahnsteigen umgebaut. In den nächsten Jahren wird das Ausbauprogramm, mit dem Ziel bei allen Haltestellen einen höhengleichen Einstieg zu erreichen, kontinuierlich fortgeführt.

In 2014 wurde der Hochbahnsteig Saarbrückener Straße in Betrieb genommen. Der Hochbahnsteig ersetzt die bisherigen nicht barrierefreien Haltestellen Mettlacher Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße. Außerdem konnte auch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7, mit dem neuen Endpunkt Misburg, in Betrieb genommen werden. Im Rahmen der Verlängerung wurden auch die Haltestellen Kafkastraße und Am Forstkamp gebaut. Die drei neuen Haltestellen sind barrierefrei ausgebaut und verfügen über Hochbahnsteige.

Die Erreichbarkeit der Tunnelstationen über Aufzüge wurde in den letzten Jahren zielstrebig ausgebaut und an mehreren Stationen wurden aufwändig Fahrstühle nachgerüstet. Die Bauarbeiten an der Station Markthalle, die als letzte Station noch keinen behindertengerechten Zugang hatte, wurden im Jahr 2013 abgeschlossen. Damit sind sämtliche Stationen über Aufzüge zu erreichen.

- *Mobilität für Mobilitätseingeschränkte:
Der Fahrgastbegleitservice der üstra*

Seit 2006 betreibt die üstra den Fahrgastbegleitservice. Das Projekt, das im Rahmen des § 16d SGB II (Arbeitsgelegenheiten) durchgeführt wird, verbindet die Wiedereingliederung von erwerbslosen Menschen in das Arbeitsleben mit der Unterstützung von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fahrgastbegleitservices begleiten die Menschen bei der Nutzung des ÖPNV und ermöglichen ihnen so eine aktivere Teilnahme am öffentlichen Leben. Die Maßnahme wird jährlich neu beantragt und ist vorerst bis zum 31. Dezember 2015 befristet.

- *Neues Infomobil*

In 2014 hat die üstra ein neues Infomobil beschafft und ausgerüstet, um auf Veranstaltungen, Messen und Märkten mit ihren Mobilitätsberatern präsent sein zu können. Zum Tag der Deutschen Einheit am 3. Oktober 2014 konnte das Infomobil erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Im Fahrzeug ist der Verkauf von Tickets möglich, es steht genügend Platz für individuelle Beratung zur Verfügung. 2015 sind durchschnittlich vier Einsätze pro Woche in Stadtteilen und Vororten fest eingeplant, dazu kommt die Präsenz auf Veranstaltungen wie dem Regions-Entdeckertag, dem Hannover-Marathon oder auch bei Firmen und Großkunden.

4.2 *Aspekte der Verantwortung gegenüber den Beschäftigten und dem Unternehmen*

Die üstra ist seit über 120 Jahren mit der Stadt Hannover untrennbar verbunden. Sie gehört zur Spitzengruppe der deutschen Nahverkehrsunternehmen und ist mit rund 163 Millionen Fahrgästen im Jahr der leistungsstärkste Dienstleister für Nahverkehr in Niedersachsen.

Die üstra ist jedoch nicht nur für ihre Kunden ein kompetenter und verlässlicher Dienstleister, sondern ebenfalls für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in Hannover täglich und quasi rund um die Uhr für Mobilität sorgen, eine attraktive Arbeitgeberin. Grundlage hierfür ist der Partnerschafts- und Beschäftigungssicherungsvertrag mit der Region Hannover. Gemäß dem Motto „Unsere Tradition heißt Zukunft“ wird sich die üstra auch zukünftig als attraktive Arbeitgeberin am Markt positionieren und die Herausforderungen des demografischen Wandels meistern.

- *Personalstrategie*

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der damit einhergehenden Auswirkungen einer „alternden und schrumpfenden“ Gesellschaft ist es die zentrale Aufgabe für die üstra auf der einen Seite, neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu rekrutieren, um freiwerdende Stellen besetzen zu können. Auf der anderen Seite ist es ebenso bedeutsam, die vorhandenen Beschäftigten an das Unternehmen zu binden und sie bis zum Renteneintritt leistungsbereit und leistungsfähig zu halten. Die Lösungen und Lösungsansätze der daraus abzuleitenden personalwirtschaftlichen und arbeitsorganisatorischen Handlungsfelder müssen nachhaltig in sozialer und ökonomischer Verantwortung gemeinsam zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat diskutiert und umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang stellen weiterhin die Entwicklung innovativer und belastungsreduzierender Arbeitszeitmodelle, insbesondere von Schicht- und Dienstplanmodellen, so-

wie der Ausbau und die organisatorische Verankerung sogenannter Mischarbeitsplätze eine große Herausforderung dar. Ferner gilt es, die Arbeitgebermarke üstra nachhaltig nach innen und außen zu stärken, um die Attraktivität der üstra als Arbeitgeberin mittel- und langfristig sicherzustellen und um neue potenzielle, im Unternehmen bisher unterrepräsentierte, Bewerbergruppen zu erschließen. An diesen Themen wird intensiv gearbeitet. Ziel ist es dabei den Frauenanteil im Unternehmen, insbesondere auch im Fahrdienst, zu erhöhen.

- *Personalstruktur*

Am 31. Dezember 2014 waren insgesamt 2023 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der üstra beschäftigt. Die Fluktuationsquote, also die Anzahl der nicht geplanten Abgänge aufgrund von zum Beispiel Arbeitnehmerkündigungen, liegt weiterhin auf niedrigem Niveau und ist im Vergleich zum Vorjahr sogar leicht gesunken und liegt nun bei 1,5 %.

Entwicklung der Beschäftigten (absolut in Personen)

	31. 12. 2014	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Anzahl Beschäftigte insgesamt	2.023	2.034	1.974
Beschäftigte in ATZ-Ruhe	141	176	139
Frauen	319	298	279
Ausländer	116	125	105
Schwerbehinderte	167	164	160
Teilzeitbeschäftigte	205	129	93
darunter TZ-Beschäftigte in der „leichten Vollzeit“	104	20	-

Entwicklung einzelner Beschäftigtengruppen (in %)

	31. 12. 2014	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Anteil der Beschäftigten in ATZ-Ruhe	7,0	8,7	7,0
Anteil der Frauen	15,8	14,7	14,1
Anteil der Ausländer	5,7	6,1	5,3
Anteil der Teilzeitbeschäftigten	10,1	6,3	4,7
darunter TZ-Beschäftigte in der „leichten Vollzeit“	5,1	1,0	-
Anteil der Auszubildenden	4,5	4,0	4,0
Anteil der Schwerbehinderten*	8,7	9,0	8,9
Fluktuationsquote	1,5	1,8	1,0

* nach Herausrechnung der Auszubildenden, der gesetzlich freigestellten Betriebsräte und der Teilzeitbeschäftigung unter 18 Stunden wöchentlicher Arbeitszeit; für den 31.12.2014 ist die Kennzahl vorläufig

- *Berufsausbildung*

Als erfahrener und anerkannter Ausbildungsbetrieb bietet die üstra eine moderne, praxisnahe und zukunftsorientierte Berufsausbildung in verschiedenen Ausbildungsberufen an. Die aktuell angebotenen Ausbildungsberufe sind auf die Unternehmensziele und den zukünftigen Personalbedarf ausgerichtet und werden kontinuierlich an die Entwicklung auf dem Arbeits- und Ausbildungsmarkt angepasst.

Als kundenorientierte Dienstleisterin legt die üstra dabei neben der Vermittlung der Inhalte der Ausbildungsrahmen-

pläne besonderen Wert auf die Vermittlung sozialer, kommunikativer und methodischer Kompetenzen. So ermöglicht sie den Auszubildenden, sich persönlich weiterzuentwickeln und für den Start in das Berufsleben gut vorzubereiten. Nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung bietet die üstra ihren Auszubildenden in der Regel ein unbefristetes Arbeitsverhältnis an.

Bedarfsgerechte Ausbildung ist in den letzten Jahren das erklärte Ziel. Dies betrifft sowohl die Anzahl der Auszubildenden als auch die Ausbildungsberufe. Derzeit wird bei der üstra wie folgt ausgebildet:

Ausbildung	2014	2013	2012
Anzahl Auszubildende gesamt	91	82	82
Weibliche Auszubildende	20	15	16
Männliche Auszubildende	71	67	66
Ausbildung für Fremdbetriebe	10	10	7
Anzahl bezahlte Praktikanten	1	4	-
Erfolgreiche Ausbildungsabschlüsse	27	25	28
Verkürzte Ausbildung	2	3	4
Übernahmequote in %	81,5	100,0	96,4

In der größten Berufsgruppe, der Fachkräfte im Fahrbetrieb, gibt es eine Neuerung. Die Auszubildenden werden sowohl für den Stadtbus als auch für die Stadtbahn ausgebildet. Das Unternehmen verspricht sich davon eine erhöhte Arbeitszufriedenheit bei den Fachkräften im Fahrbetrieb, sowie eine schnellere und effizientere Reaktion auf Kapazitätsschwankungen.

Die üstra hat sich zum Ziel gesetzt, vermehrt junge Frauen für Berufe einzustellen, in denen bisher traditionell der Frauenanteil eher gering ist. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die weiblichen Auszubildenden in technischen Berufen und als Fachkraft im Fahrbetrieb hervorragende Leistungen erbracht haben. Um diese Zielgruppe vermehrt in diese Berufe zu integrieren, werden neue Wege im Ausbildungsmarketing und in der Struktur der Ausbildung beschritten.

In dem Portfolio des Ausbildungsmarketingmix wurde dieses Jahr erstmalig ein Nachmittag der Ausbildung angeboten. Vorher wurde intensiv Werbung in den Fahrzeugen und Stationen für diesen Tag gemacht, um ausbildungswillige

Jugendliche in die Ausbildungswerkstatt einzuladen. Am entsprechenden Sonntagnachmittag waren dann etwa 300 Interessierte auf dem Betriebshof Glocksee und informierten sich über Berufe und Ausbildungsmöglichkeiten. 30 Jugendliche bewarben sich gleich vor Ort und ließen sich durch die Ausbilder und Auszubildenden der üstra bei der Bewerbung helfen.

- *Personalentwicklung*

Aufgrund des demografischen Wandels, einhergehend mit längerer Lebensarbeitszeit, steigendem Altersdurchschnitt und potenziellem Fachkräftemangel für Schlüsselpositionen einerseits und sich verändernden, sowie steigenden qualifikatorischen Anforderungen andererseits, gewinnt die Personalentwicklung stark an Bedeutung. In diesem Sinne ist es Aufgabe einer nachhaltigen Personalentwicklung, ihre Instrumente und Maßnahmen für Führungskräfte und Mitarbeiter systematisch und kontinuierlich weiter zu entwickeln, sinnvoll miteinander im Sinne der Unternehmensstrategie zu verknüpfen und perspektivisch auszubauen. In diesem

Zusammenhang wurde im Jahr 2014 mit der Entwicklung eines Kompetenzmanagements für den Kreis der oberen Führungskräfte begonnen. Im Rahmen von Arbeitsgruppen bestehend aus Führungskräften unterschiedlicher Bereiche und Ebenen wurden Anforderungsprofile vor dem Hintergrund der aktuellen und zukünftigen Erwartungen und Anforderungen an Führungskräfte und deren Qualifikationen entwickelt. Das Kompetenzmanagement soll als zentrales Instrument zur Ermittlung von Qualifizierungsbedarf weiterentwickelt und etabliert werden.

Über dieses Projekt hinaus waren im Jahr 2014 neben fachlicher Qualifizierung und einem ausgewogenen internen Weiterbildungsangebot für Führungskräfte und Mitarbeiter (u. a. Führungskompetenz, Methoden- und Kommunikationskompetenz und Stressprävention), die Weiterentwicklung und Qualifizierung für das Arbeitsmodell der Gruppenarbeit, sowie das Schulungskonzept „Mitarbeiter als Markenbotschafter in neuer Dienstkleidung“ die größten Projekte.

- *Neue Dienstkleidung für alle Mitarbeiter im Fahrdienst und Kundenservice*

Die üstra hat 2014 ihre neue Unternehmensbekleidung für Fahr- und Servicepersonal eingeführt. Die Bekleidung zeichnet sich durch einen modernen frischen Auftritt der Mitarbeiter aus. Ziel ist, die Mitarbeiter in ihrem Rollenverständnis als Markenbotschafter zu stärken. Die Kunden- wie Mitarbeiterloyalität soll ebenfalls gestärkt werden. Der neue Bekleidungsstil verkörpert das Image: „sportlich-elegant mit natürlicher Kompetenz“. Kunden wie Mitarbeiter wurden von einem Marktforschungsinstitut befragt und ermittelten diesen neuen Stil. Regionale Designer und Studenten der Akademie für Mode und Design Hannover gestalteten daraufhin die neue Bekleidungsline. Die Bekleidung wurde in Europa produziert, auch unter Einhaltung der ILO Kernarbeitsnormen. Die Mitarbeiter testeten die Bekleidung und die Kunden wurden erneut befragt, ob der gewünschte Stil getroffen wurde. Dafür gab es hohe Zustimmungswerte von 85%. Die Bekleidung zeichnet sich durch eine zeitgemäße und qualitativ hochwertige (auch Verwendung von Recyclingmaterialien) Kollektion aus. Sie ist einzigartig nach Kunden-, Mitarbeiter- und üstra-Vorgaben für die üstra gestaltet. Elegante, schmal geschnittene Kostüme und Anzüge in Dunkelblau mit frischen Akzenten in üstra Grün verleihen den kundenorientierten Berufsbildern des Verkehrsunternehmens mehr Charakter, Status und Attraktivität. Designklassiker, wie Businessmantel, Trenchcoat, Wollcaban, Blazermantel, und gezieltes Branding definieren die Designer-Kollektion. Das Gesamtkonzept ist einmalig auf die Rolle des Mitarbei-

ters als Markenbotschafter eines Verkehrsunternehmens zugeschnitten. Mittlerweile hat die neue üstra Unternehmensbekleidung weitere positive Aufmerksamkeit von Kunden wie Mitarbeitern bekommen. Die üstra beabsichtigt mit dieser Initiative ihr modernes, dienstleistungsfreundliches Image zu steigern und sich als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren.

- *Schulungskonzept „Mitarbeiter als Markenbotschafter“ im Rahmen der Einführung neuer Dienstkleidung*

Alle Mitarbeiter mit direktem Kundenkontakt wurden 2014 mit der neuen Dienstkleidung ausgestattet. Im Rahmen dieses Projektes wurde sowohl auf die moderne und kompetente Außenwirkung Wert gelegt, als auch auf die Zufriedenheit der Mitarbeiter mit ihrer neuen Kleidung und der Stärkung und Aufwertung ihrer Tätigkeit. Die Einführung wurde seitens der Personalentwicklung mit einem Schulungsprogramm begleitet. In halbtägigen Schulungen stand die Rolle des Mitarbeiters als Markenbotschafter und die Wichtigkeit der Außenwirkung im Mittelpunkt. Weiterhin wurde die neue Dienstkleidung, ihre Kombinations- und Wirkungsmöglichkeiten umfassend vorgestellt und anschaulich vermittelt.

Knapp 1.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahmen an den 100 Schulungsterminen teil.

Das Qualifizierungskonzept wird im Sinne eines nachhaltigen Lernprozesses weiter ausgearbeitet und in ein kontinuierliches Qualifizierungsprogramm überführt.

- *Qualifizierung und Begleitung der betrieblichen Akteure zur Revitalisierung der Gruppenarbeit*

Mit einer neuen Betriebsvereinbarung zur Gruppenarbeit haben sich Arbeitgeber und Betriebsrat der üstra für die Weiterentwicklung, Optimierung und Ausweitung dieser Form der Arbeitsorganisation im Unternehmen ausgesprochen.

Ein fünfköpfiges internes Trainer-Team hat 2014 ein Konzept zur Qualifizierung und Begleitung von Führungskräften und Arbeitsgruppen entwickelt, um das Arbeitsmodell der Gruppenarbeit zielorientiert weiter zu entwickeln und die verschiedenen Akteure dabei zu unterstützen, diese in der täglichen Zusammenarbeit zielführend und gewinnbringend für Mitarbeiter und Unternehmen einzusetzen. Das Programm startete 2014 mit flächendeckenden Infoveranstaltungen für Führungskräfte und Mitarbeiter, einer Qualifizierung für Führungskräfte zum Thema „Gruppenarbeit und Führung“

und der Begleitung von Arbeitsgruppen und ihren direkten Vorgesetzten in Form von moderierten Gruppensitzungen. Das Qualifizierungskonzept wird 2015 mit der Begleitung der Gruppen und Qualifizierungsmaßnahmen für Gruppensprecher fortgesetzt und evaluiert.

Berufliche Weiterbildung	2014	2013	2012
Ausgaben für berufliche Weiterbildung*	392.900 €	393.500 €	436.100 €
Stunden für Maßnahmen der beruflichen Weiterbildung (ohne Fahrdienst)	17.700	14.600	15.100
Stunden pro Mitarbeiter	20,9	17,2	17,7

* Sachkosten für Seminare; ohne berufliche Erstausbildung

- *Weiterentwicklung von Arbeitszeitmodellen und Dienstplanstrukturen*

Mit der nachhaltigen Weiterentwicklung flexibler Arbeitszeitmodelle, moderner Dienstplanstrukturen und optimierten Schichtmodellen bietet die üstra Arbeitsbedingungen, die sowohl ökonomischen als auch sozialen, arbeitsmedizinischen und wissenschaftlichen Kriterien gerecht werden.

Im Jahr 2013 wurde eine neue Betriebsvereinbarung zur Arbeitszeit abgeschlossen. In einer ergänzenden Prozessvereinbarung wurden die Handlungsfelder beschrieben und Arbeitspakete vereinbart. Da Veränderungen in Dienstplanstrukturen und Arbeitszeitmodellen erheblichen Einfluss auf betriebliche Prozesse wie Personal-, Kapazitäts- sowie Arbeits- und Einsatzplanung haben, bedarf eine Umstellung einer gewissen Vorlaufzeit. Darüber hinaus ist die üstra auch hier bestrebt, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktiv in den Prozess einzubinden, denn die Weiterentwicklung von Arbeitszeitmodellen hat neben den ökonomischen Gesichtspunkten gleichzeitig zum Ziel, die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten und die Zufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen zu steigern.

Im Jahr 2014 startete die Überarbeitung der Schichtmodelle in den Werkstattbereichen mit dem Aufbau einer Projektstruktur unter Beteiligung der verschiedenen betrieblichen Akteure aus den Fachbereichen, dem Bereich Personal und Organisation sowie dem Betriebsrat. Ziele einer neuen Schichtplangestaltung sind die Erhöhung der Flexibilität für Arbeitgeber und Mitarbeiter und die damit einhergehende Harmonisierung von beruflicher und außerberuflicher Zeit.

Weiterhin sollen durch größtmögliche Beachtung „gesundheitsförderlicher“ Maßnahmen bei der Schichtplangestaltung, die Risiken steigender gesundheitsbedingter Fehlzeiten und zunehmender Schichtuntauglichkeit reduziert werden.

Im Handlungsfeld der flexiblen Dienstplangestaltung für den Fahrdienst wurden erste Parameter für die Umsetzung entwickelt. Der sogenannte „Flexplan“ könnte den Mitarbeitern im Fahrdienst ermöglichen, selbst auf ein Dienstplanungsprogramm zuzugreifen und online ihre Dienstwünsche einzugeben. Zum Testen des Verfahrens wurde ein Pilotprojekt für einen Betriebshof Stadtbahn und einen Betriebshof Bus vereinbart.

- *Ideenmanagement*

Ziel des Ideenmanagements ist es, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu motivieren, sich aktiv durch Vorschläge am stetigen Verbesserungsprozess des Unternehmens zu beteiligen. Dadurch leistet das Ideenmanagement einen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, der Kundenorientierung und zur mitarbeiter- und beteiligungsorientierten Unternehmenskultur. Durch Sonderaktionen sowie der Teilnahme an einem betriebsübergreifenden Ideenwettbewerb wird Ideenreichtum und Innovation kontinuierlich bei den Beschäftigten abgefragt.

Ideenmanagement	2014	2013	2012
Anzahl der eingereichten Ideen	408	266	219
Anzahl der durchgeführten Ideen	80	53	175
Anzahl der Einreicher	259	204	219
Gesamtnutzen* in Tsd. €	164	132	144

* entspricht dem Einsparvolumen des jeweiligen Geschäftsjahres

4.3 *Engagierter Arbeitgeber in sozialen Angelegenheiten*

- *Tarifvertrag und Betriebsvereinbarung Demografie*

Zum 01. Januar 2014 ist der Tarifvertrag zur Bewältigung des demografischen Wandels im Nahverkehr in Kraft getreten. Ziel des Tarifvertrages ist es, Antworten auf die demo-

grafischen Herausforderungen zu geben und insbesondere zu einem grundlegenden Mentalitätswechsel in Hinblick auf die Verbesserung der Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit sowie der tatsächlichen Beschäftigung älterer Arbeitnehmer in den Unternehmen beizutragen. Der Tarifvertrag benennt Handlungsfelder wie beispielsweise ein betriebliches Gesundheitsmanagement, Maßnahmen zur Arbeitsorganisation und -gestaltung und zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie, in denen vor dem Hintergrund einer durchzuführenden Demografieanalyse Betriebsrat und Arbeitgeber in einer Betriebsvereinbarung Maßnahmen festlegen, die aus einem jährlich zu bestimmenden Demografiebudget finanziert werden. Dieses Budget beträgt 1 % der Summe der Monatstabellenentgelte und der tariflichen Sonderzahlungen des jeweiligen Vorjahres. Dem Leitbild des Tarifvertrages „Fördern und Fordern“ entsprechend soll der Eigenbeitrag der Beschäftigten ebenfalls 1 % des jeweiligen Jahrestabellenentgelts nicht überschreiten.

Die üstra und der Betriebsrat der üstra haben eine Betriebsvereinbarung zur Umsetzung des Tarifvertrages abgeschlossen und sich in einem ersten Schritt zum einen auf die Einführung des Angebots einer Berufsunfähigkeitsversicherung im Rahmen der Bruttoentgeltumwandlung verständigt. Zum anderen hat man sich auf die Entwicklung von Teilzeitmodellen geeinigt, die älteren Arbeitnehmern besonders belasteter Berufsgruppen (z.B. Fahrdienst) die Möglichkeit eines gleitenden Übergangs in den Ruhestand mit reduzierter Arbeitszeit ermöglichen.

- *Wertkonto*

Das betriebliche Wertkonto ist ergänzend zu den anderen Bausteinen zur Altersvorsorge wie der betrieblichen Altersversorgung (Zusatzrente) oder der direkten Entgeltumwandlung ein weiteres, vom Arbeitgeber gefördertes Instrument, mit dem die Mitarbeiter ihre individuelle Lebensarbeitszeit flexibel gestalten und verkürzen können.

Im Wertkonto können Beschäftigte Geld anlegen, das verzinst wird und in Zeit wieder entnommen werden kann, entweder für Sabbaticals oder für ein früheres Ausscheiden aus dem aktiven Arbeitsleben. Neben den individuell gestaltbaren Einzahlungen der Beschäftigten werden die Wertkonten seitens des Arbeitgebers durch eine Startgutschrift und weitere Boni gefördert. Zum Jahresende 2014 haben 1.631 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein Wertkonto eingerichtet. Im Monat wandeln im Schnitt rund 420 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Beträge aus eigenem Entgelt um und transferieren es in die Wertkonten.

- *Beruf und Familie*

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie nimmt einen immer größeren Stellenwert für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Die üstra hat das früh erkannt und lässt sich seit 2006 im bundesweiten Audit „berufundfamilie“ zertifizieren. Damit wird eine familienbewusste Personalpolitik unterstützt.

Insbesondere in einem Schichtbetrieb ist es wichtig, passende Angebote zu machen. So wird bei der Einrichtung von Schichtplänen im Fahrdienst konsequent darauf geachtet, dass die Mitarbeiter auch verlässliche Zeitfenster haben, die sie für Familienangelegenheiten nutzen können. Denn planbare Zeiten sind sowohl bei der Kinderbetreuung als auch bei der Pflege von Angehörigen notwendig.

Darüber hinaus bietet die üstra unterschiedliche Teilzeitmodelle an. Telearbeit ist schon seit geraumer Zeit ein dauerhaftes Angebot. Für Beschäftigte in Familienzeit wurden Kontakthalteprogramme aufgelegt, die die Verbindung zu Kollegen und Arbeitsplatz erhalten sollen. Des Weiteren steht ein qualifiziertes Beratungs- und Vermittlungsangebot zur Verfügung.

Am Thema Vereinbarkeit wird in einer Arbeitsgruppe kontinuierlich gearbeitet, um die Maßnahmen zu überprüfen und neue Entwicklungen aufzugreifen.

- *Betriebliches Gesundheitsmanagement*

Bei dauerhaft einseitigen Belastungsmerkmalen wie beispielsweise der Tätigkeit im Fahrdienst, Verlängerung der Lebensarbeitszeit, einhergehend mit einer älter werdenden Belegschaft, und kontinuierlicher Arbeitsverdichtung, besitzt ein ganzheitliches, in die Unternehmensstrategie eingebettetes, Gesundheitsmanagement großen Stellenwert. Das breit aufgestellte Gesundheitsmanagement der üstra bietet, von der individuellen Beratung und Betreuung durch Betriebsarzt und Mitarbeiterberatung, über individuelle und zielgruppenspezifische Gesundheitsförder- und Präventionsmaßnahmen, bis hin zur kontinuierlichen Optimierung von Arbeitsplatzergonomie und gesundheitsorientierter Arbeitsorganisation ein weites Spektrum an aufeinander abgestimmten Maßnahmen.

Ein inhaltlicher Schwerpunkt der Gesundheitsförderungsmaßnahmen liegt weiterhin auf der Prävention von psychischen Erkrankungen. Neben individuellen Beratungsangeboten zur Stressbewältigung durch die Mitarbeiterberatung und die Betriebsärztliche Betreuungsstelle werden Führungs-

kräfteseminare durchgeführt, in denen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Führungspositionen für den Umgang mit psychisch erkrankten Beschäftigten sensibilisiert werden.

Eine bereichsübergreifende Arbeitsgruppe beschäftigt sich kontinuierlich mit der Reduzierung von psychischen Belastungen und initiiert und optimiert diesbezügliche Aktivitäten. Beispiele hierfür sind Gesundheitstage für neue Stadtbahnfahrer, ein Präventionskonzept zur Vermeidung von psychischen Folgeschäden für dienstlich in schwere Unfälle oder Übergriffe verwickelte Personen, oder auch Deeskalationsschulungen für Fahrbedienstete und Fahrausweisprüfer im richtigen Umgang mit konfliktbehafteten Situationen.

Da Stressbelastung und daraus resultierende Krankheiten gesamtgesellschaftlich zunehmen und jeden betreffen können, bietet die üstra Seminare zur Stressprävention und Stressreduktion an, an dem alle Mitarbeiter teilnehmen können.

Ferner fand schon im Jahr 2012 ein erster Weight Watchers at Work-Kurs im Unternehmen statt. Über 30 Beschäftigte, darunter erfreulicherweise auch viele Fahrbedienstete, nutzten die Gelegenheit des arbeitsplatz- und zeitnahen Angebots. Wegen der guten Ergebnisse und der großen Nachfrage wurden in den Folgejahren weitere Kurse angeboten. Der nächste Kurs wird im Februar 2015 stattfinden.

Gesundheitsstände in %*	2014	2013	2012
Unternehmen gesamt	94,2	94,0	93,9
Fahrdienst	94,2	93,7	93,8
Werkstatt	93,9	93,9	93,7
Verwaltung	95,8	95,6	95,6

* Berücksichtigung der bezahlten, krankheitsbedingten Ausfallzeiten

Arbeitsunfälle	2014	2013	2012
Krankheitsbedingte Fehlzeiten in Std.*	7.804	7.125	6.917
Ausfallzeit in Std. je Beschäftigten	4,3	3,5	3,5
Anzahl Unfälle (> 3 Ausfalltage)	68	55	58

* bezahlte Ausfallzeiten innerhalb der ersten 6 Wochen

CSR Aktivitäten

Bei der üstra gibt es viele positive Beispiele für den freiwilligen Beitrag des Unternehmens zur nachhaltigen Entwicklung. Ein vom CEEP (European Center of Employers and Enterprises providing Public services) bereitgestellter Selbsttest bestätigte dies. Für die nachfolgend beschriebenen Aktivitäten wurde die üstra am 26. November 2014 mit dem CSR-Siegel des Vereins Pro Hannover Region – Verein zur Entwicklung der regionalen Wirtschaft e.V. (PHR) ausgezeichnet.

Übersicht der CSR-Aktivitäten

Themenfeld	Aktivität der üstra
A. Markt und Lieferkette	1. Mitarbeiter als Markenbotschafter am Beispiel neuer Dienstkleidung 2. Neues Stadtbahnfahrzeug
B. Arbeitsplätze und Beschäftigte	1. Flexible Arbeitszeitstrukturen 2. Wertkonto 3. Gruppenarbeit 4. Mitarbeiter-Portal 5. Gesundheitsmanagement/ Kooperation Medizinische Hochschule Hannover (MHH) 6. Frauen in der üstra
C. Umwelt	1. Pilotprojekt E-Bus 2. Energiemanagement 3. Innerbetriebliche Mobilität
D. Gemeinwesen	1. Defibrillatoren 2. Soziales (ÜSG, Wunschbaum, NKD-Entenrennen)

5. Ausblick

Die üstra wird ihre Aktivitäten weiter an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit ausrichten und auch in 2015 an konkreten Projekten arbeiten, die den strategischen Zielen dienen.

2015 ist der Aufbau der Ladeinfrastruktur für das Projekt Elektrobus ein großer Schwerpunkt. Für die dafür erforderlichen Baumaßnahmen gibt es bei der üstra noch keine Erfahrungen. Die Ladeinfrastruktur soll im Spätsommer 2015 fertiggestellt werden und die Elektrobusse Anfang 2016 auf Strecke gehen.



Dieser Bericht wurde CO₂-neutral gedruckt.



Partner der
Region Hannover

üstra
Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Am Hohen Ufer 6
30159 Hannover
Telefon: 05 11 / 166 80
Telefax: 05 11 / 166 820 10
info@uestra.de · www.uestra.de

üstra