



ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

Konzernzwischenabschluss
zum 30. Juni 2021

und

Konzernzwischenlagebericht für
den Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2021

INHALTSVERZEICHNIS

Konzernzwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2021	3
Verkürzter Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2021	20
▪ Konzernbilanz zum 30. Juni 2021	20
▪ Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2021.....	22
▪ Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung zum 30. Juni 2021.....	23
▪ Konzern-Kapitalflussrechnung für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2021.....	24
▪ Verkürzter Konzernanhang für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2021.....	25
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	42

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen des Konzerns	4
2. Wirtschaftsbericht 1. Halbjahr 2021	4
2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung	4
2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im 1. Halbjahr 2021	7
2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen	7
2.2.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen	10
2.2.3 Sonstige Dienstleistungen	11
2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im ersten Halbjahr 2021	12
2.3.1 Ertragslage	12
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage	14
3. Chancen- und Risikobericht der künftigen Entwicklung im 2. Halbjahr 2021	16
3.1 Chancen- und Risikomanagementsystem	16
3.2 Verkehrs- und Transportleistungen	16
3.2.1 ÜSTRA	16
3.2.2 ÜSTRA Reisen	16
3.3 Beratungs- und Ingenieurleistungen	16
3.3.1 TransTecBau	16
3.4 Sonstige Dienstleistungen	17
3.4.1 protec	17
3.4.2 RevCon	17
3.4.3 Gehry-Tower	17
3.5 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands	17
4. Prognosebericht zur Entwicklung im 2. Halbjahr 2021	17
4.1 Verkehrs- und Transportleistungen	17
4.1.1 ÜSTRA	17
4.1.2 ÜSTRA Reisen	18
4.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen	18
4.2.1 TransTecBau	18
4.3 Sonstige Dienstleistungen	19
4.3.1 protec	19
4.3.2 RevCon	19
4.3.3 Gehry-Tower	19

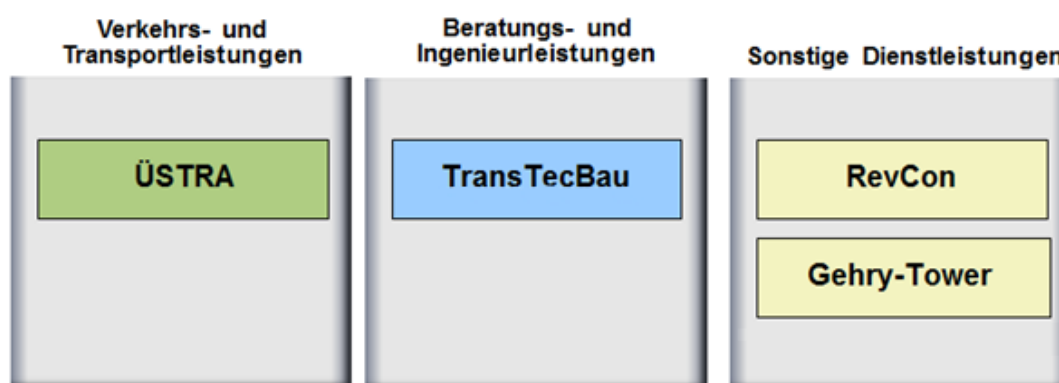
Hinweis: Im Interesse der Lesbarkeit verzichten wir darauf, in jedem Fall explizit eine geschlechtsspezifische Form einer Bezeichnung zu verwenden und benutzen nur das sogenannte generische Maskulinum, das heißt den verallgemeinernden, grammatikalisch männlichen Begriff. Er umfasst, ohne jegliche Diskriminierung, alle Geschlechter.

1. Grundlagen des Konzerns

Der Konsolidierungskreis des Konzerns der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover (ÜSTRA), hat sich im Berichtszeitraum verändert. Es wurden 10 % der Anteile an den Tochtergesellschaften protec service GmbH, Hannover (protec), und ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover (ÜSTRA Reisen), an die regiobus Hannover GmbH, Hannover (regiobus), veräußert, weshalb eine letztmalige Vollkonsolidierung auf den 31. März 2021 vorgenommen wurde. Ab dem 01. April 2021 werden beide Gesellschaften als Joint Venture eingestuft.

Im ersten Quartal 2022 sollen zudem jeweils 10 % der Anteile an der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover (TransTecBau), sowie der RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover (RevCon), an regiobus veräußert werden.

Der ÜSTRA Konzern ist zum 30. Juni 2021 in drei Segmente gegliedert:



Die wirtschaftlich höchste Bedeutung kommt dem Segment „Verkehrs- und Transportleistungen“ zu. Innerhalb dieses Segments wird die ÜSTRA als wirtschaftlich mit Abstand bedeutendste Einheit separat betrachtet, ebenfalls diesem Segment wurde die ÜSTRA Reisen bis zum 31. März 2021 zugeordnet. Das Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ beinhaltet die Geschäftstätigkeit der TransTecBau. Das Segment „Sonstige Dienstleistungen“ umfasst die Aktivitäten der RevCon und der Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover (Gehry-Tower). Bis zum 31. März 2021 gehörte diesem Segment auch die protec an.

2. Wirtschaftsbericht 1. Halbjahr 2021

2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung

Der Start in das Jahr 2021 war geprägt von der Hoffnung auf ein baldiges Zurückfahren der Beschränkungen im Zusammenhang mit den Pandemie-Maßnahmen. Dabei präsentierte sich die wirtschaftliche Lage im ersten Halbjahr 2021 zweigeteilt:

Für die Dienstleistungsbereiche, die Anfang des Jahres durch die Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie noch eingeschränkt waren, ist im zweiten Quartal 2021 ein Neustart zu beobachten gewesen. Das GfK Konsumklima übertraf im Juni 2021 erstmals das Vorkrisenniveau und ist auf einem Höchststand seit August 2020 angekommen.

Dagegen zeigte sich die Industriekonjunktur von Jahresbeginn an vergleichsweise robust, wenngleich Lieferengpässe bei Vorprodukten seit dieser Zeit für leichte Dämpfer bei den Erwartungen im Produzierenden Gewerbe sorgten. Knappheiten bestehen weiterhin vor allem an Halbleitern sowie an Bauholz und anderen Materialien im Baugewerbe. Die Gründe für zuletzt wieder rückläufige Produktionen liegen somit nicht in einer unzureichenden Nachfrage. Ganz im Gegenteil haben sich die Auftragseingänge im verarbeitenden Gewerbe auf hohem Niveau stabilisiert. Insgesamt ist die deutsche Wirtschaft aktuell auf Erholungskurs, wobei die wirtschaftliche Entwicklung maßgeblich davon abhängt, wie nachhaltig das Infektionsgeschehen zukünftig kontrolliert werden kann.

Deshalb ist auch die aktuelle Preiserhebung für die Verbraucherpreisstatistik nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes (Destatis) nach wie vor durch die Corona-Pandemie beeinflusst, weil z.B. Geschäfte geschlossen waren oder nur unter Auflagen öffnen konnten.

Gemäß Destatis lagen die Verbraucherpreise zum 30. Juni 2021 um 3,1 % höher als im Juni 2020, vor allem infolge deutlich gestiegener Preise für Energieprodukte (+9,4 %).

Hier wirkten sich neben dem aktuellen Anstieg der Energiepreise im Vergleich zu den niedrigen Vorjahrespreisen auch temporäre Sondereffekte, insbesondere die zu Jahresbeginn eingeführte CO₂-Abgabe, erhöhend auf die Teuerungsrate aus.

Nahrungsmittel verteuerten sich gegenüber Juni 2020 unterdurchschnittlich um 1,2 %.

Die Inflationsrate – gemessen am Verbraucherpreisindex (VPI) – lag im Juni 2021 bei 2,3 %. Nach kontinuierlichen Anstiegen seit Jahresbeginn mit einem Höchstwert von 2,5 % im Mai, hat sich die Inflationsrate damit etwas abgeschwächt. In der zweiten Jahreshälfte ist aufgrund eines Basiseffektes, bedingt durch die temporäre Senkung der Umsatzsteuersätze ein Jahr zuvor, mit Raten von 3 % oder darüber zu rechnen. Nach Auslaufen dieses Sondereffektes sollte sich die Inflationsrate aber zu Beginn des Jahres 2022 wieder deutlich verringern.

Während es im ersten Quartal 2021 im Zuge der dritten Pandemiewelle noch zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts - nach neusten Berechnungen um 1,8 % - gekommen war, ist dieses im 2. Quartal 2021 gegenüber dem Vorquartal - preis-, saison- und kalenderbereinigt - um 1,5 % gestiegen. Eine insgesamt günstige konjunkturelle Lage im zweiten Quartal aufgrund höherer privater und staatlicher Konsumausgaben führte zu diesem Wachstum. Die bisher noch nicht abschließend geklärte Gefahr aufkommender neuer Virusmutationen und ihr Einfluss auf das Infektionsgeschehen stellen hierbei nach wie vor die größten Unwägbarkeiten für den weiteren Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung dar.

Auch unter den deutschen Exporteuren ist die Stimmung lt. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) weiterhin sehr gut. Die deutschen Wareneinfuhren legten im Mai mittlerweile im dreizehnten Monat in Folge zu und liegen seit März 2021 über ihrem Vorkrisenniveau (durchschnittlicher Wert im vierten Quartal 2019). Ähnlich verhält es sich mit der globalen Industrieproduktion und dem Welthandel, die erneut jeweilige Höchststände oberhalb des Vorkrisenniveaus erreichten.

Laut dem Vorstandsvorsitzenden der Bundesagentur für Arbeit (BA), Detlef Scheele, anlässlich einer Pressekonferenz am 30.06.2021 in Nürnberg, setzte sich die umfassende Besserung am Arbeitsmarkt im Juni fort. „Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung sind weiter kräftig gesunken.

Die Unternehmen reduzieren weiter die Kurzarbeit und suchen wieder mehr nach neuem Personal.“, so der BA-Vorsitzende.

Gegenüber dem Vorjahr waren im Juni 2021 bundesweit 239.000 weniger Menschen arbeitslos gemeldet. Die Arbeitslosenquote im Juni 2021 beträgt 5,7 %. Im Vergleich zum Juni des vorigen Jahres ist sie um 0,5 Prozentpunkte gesunken.

Daten zur tatsächlichen Inanspruchnahme von Kurzarbeit stehen aktuell bis April 2021 zur Verfügung, und die hatten sich bis dahin gegenüber dem Vormonat verringert. Die im Juni 2021 angezeigte Kurzarbeit deutet auf ein weiteres Sinken der Arbeitnehmerzahlen, für die konjunkturelle Kurzarbeit angezeigt wird, hin.

Im Bezirk der Agentur für Arbeit Hannover lag die Arbeitslosenquote im Juni 2021 bei 7,6 % (Vorjahr: 7,9 %).

Pandemiebedingt gesunkene Fahrgastzahlen im ÖPNV erschweren auch die für den Klimaschutz notwendige Verkehrswende. Aktuell nutzen bundesweit rund 50 bis 60 Prozent so viele Fahrgäste den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wie vor der Coronakrise, jedoch mit steigender Tendenz, so ein Sprecher des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Ausschlaggebend für den Rückgang in diesen Pandemiezeiten ist eine geringere, weil veränderte, Mobilität. Neben einer – wenn auch zwischenzeitlich wissenschaftlich relativierten - diffusen Angst vor einem erhöhten Infektionsrisiko, fehlen weiterhin schlicht viele Anlässe für die Nutzung des ÖPNV sowohl im Berufs- als auch im Gelegenheitsverkehr. Eine erhebliche Anzahl der sogenannten „Wahlfreien Kunden“ nutzt mittlerweile vermehrt das Auto oder das Fahrrad und damit entsprechend weniger den ÖPNV, zumal viele Menschen durch Homeoffice deutlich seltener zum Arbeitsplatz fahren müssen.

Verkehrswissenschaftler vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt vermuten deshalb, bei vielen dieser Menschen werden die nun eingeübten Muster auch nach der Pandemie fortbestehen.

Die Betreiber von Bussen und Bahnen werden deshalb kämpfen müssen, um diese Menschen als Kunden in den ÖPNV zurückzuholen, um die im Sinne der Mobilitätswende gewollten Fahrgastzuwächse zu erreichen.

Aktuell heißt es deshalb nach wie vor: Die notwendigen Einnahmen aus den Fahrkartenverkäufen werden nach 2020 weiterhin auch in 2021 ausbleiben. Um diesen wirtschaftlichen Schaden zu begrenzen, hat das Bundeskabinett am 12. Mai 2021 für das Jahr 2021 einen weiteren ÖPNV-Rettungsschirm beschlossen. Noch vor der Sommerpause soll ein entsprechender Gesetzesentwurf in die Beratung von Bundestag und Bundesrat gehen. Nach 2,5 Milliarden Euro, die der Bund im letzten Jahr zusätzlich zur Verfügung gestellt hat, ist für 2021 nach Berechnungen des Branchenverbandes VDV seitens des Bundes nochmal eine Milliarde nötig, um die unmittelbaren Verluste aus der Pandemie im ÖPNV auszugleichen. Eine weitere Milliarde zum Rettungsschirm 2021 ist durch die Bundesländer beizusteuern, um eine paritätische Finanzierung sicherzustellen.

2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im 1. Halbjahr 2021

2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen

2.2.1.1 ÜSTRA

Auch die Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2021 der ÜSTRA wird weiterhin maßgeblich durch die Auswirkungen der Pandemie beeinflusst.

Die Fahrgast-Nachfrage für den Zeitraum Januar bis Juni 2021 zeigt mit einem Rückgang von 19,9 % einen gegenüber dem Vergleichszeitraum in 2020 weiter rückläufigen Wert. Für das zweite Halbjahr 2021 wird im Trend eine leichte Erholung auf einem sehr niedrigen Niveau erwartet. So ist das Ergebnis der ÜSTRA zum 30.06.2021 geprägt durch diese nach wie vor geringeren Fahrgasteinnahmen, welche durch Erträge aus dem ÖPNV-Rettungsschirm und Einsparungen im Aufwand nur anteilig ausgeglichen werden konnten bzw. können. In der Vorschau II/2021 wird, unter Berücksichtigung weiterer Erträge aus dem ÖPNV-Rettungsschirm für 2021, ein Jahresergebnis 2021 in Höhe von -63,5 Mio. € prognostiziert.

Neben den anhaltenden Pandemie-Randbedingungen wurde die Geschäftstätigkeit der ÜSTRA Anfang des Jahres 2021 durch einen harten Winter, welcher auch den hannoverschen Nahverkehr fest im Griff hatte, beeinflusst. Der Stadtbahnverkehr in Hannover musste zeitweise eingestellt werden, da zahlreiche Schäden im gesamten Stadtbahnnetz einen sicheren Betrieb unmöglich gemacht hatten. Insbesondere Gehwegplatten an Übergängen, aber auch Bitumen- und Asphaltpflasterungen an Gleisen waren mit Beginn des Winterwetters nach oben gedrückt worden, so dass sie von den Stadtbahnen nicht mehr überfahren werden konnten. Gutachter des TÜV Nord kamen im Nachgang zu dem Ergebnis, dass Hannover mit ungewöhnlich großen Mengen besonders feinen Schnees bei gleichzeitig ortsunüblich kalten Temperaturen zu kämpfen hatte, was ursächlich zu den Schäden geführt hat. Der durch die Wetterlage entstandene sehr feste Schnee wurde durch die fahrenden Stadtbahnen dann in die Anlagen geschoben statt ihn neben dem Gleis zu verteilen, so wie es bisher bei Schneefällen der Fall gewesen ist. Anfänglich spekulierte falsche Bauweisen oder mangelhafte Instandhaltung der Anlagen konnten laut Gutachter als Ursache ausgeschlossen werden.

Für die Zukunft wird nun geprüft, bei welcher Witterung mit welcher Ausrüstung und auf welchen Strecken eine feinere Reinigung der Gleise während des Fahrbetriebes erfolgen kann, beispielsweise durch den verstärkten Einsatz von Taumitteln. Den Betrieb wegen Schneefalls will die ÜSTRA auch künftig möglichst nicht einstellen.

Vor dem Hintergrund dieser zusätzlichen Einschränkungen im ÖPNV durch den Wintereinbruch in Zeiten anhaltender Corona-Maßnahmen hat sich der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) erneut mit einem Treuebonus in Höhe von 20 Prozent für die Monate März und April 2021 bei seinen Abonnenten bedankt.

Aufgrund eines politischen Beschlusses der Region Hannover, die eine Finanzierung für die Dauer von zwei Jahren sichergestellt hat, bekommen Senioren, die mindestens 60 Jahre alt sind und eine Altersrente bzw. eine volle Erwerbminderungsrente beziehen oder die sich in der Freizeitphase ihrer Altersteilzeit befinden, seit dem 1. April 2021 im Rahmen einer GVH-Aktion

eine GVH-Seniorennetzkarte im Wert von monatlich 30 € (im Abo 25,50 €) für ein ganzes Jahr geschenkt. Wer zur Zielgruppe gehört und dauerhaft auf seinen Führerschein verzichtet, kann damit zeit- und zonenunabhängig in der gesamten Region Hannover mobil sein.

Seit dem 6. April 2021 wurde auch der ÜSTRA-Fahrgastbegleitservice im Rahmen eines ebenfalls 2-jährigen Pilotprojektes auf Teile des Bedienebiets der regiobus ausgeweitet. Neben den gesamten Stadtbahn- und Buslinien der ÜSTRA kommen die Busverbindungen der regiobus in Hannover und Garbsen hinzu. Die Region Hannover investiert in diese zweijährige Pilotphase insgesamt rund 150.000 €.

Im Rahmen des bestehenden Auftrages zur Beschaffung weiterer Elektrobusse lieferte Mercedes-Benz im zweiten Quartal 2021 die ersten vollelektrisch angetriebenen Gelenkbusse eCitaro mit leistungsstärkeren Lithium-Ionen-Batterien an die ÜSTRA aus. Diese sind mit Batterien der 2. Generation ausgestattet, woraus eine beachtliche Gesamtkapazität von 330 kWh resultiert. Ihre Kapazität liegt damit rund ein Drittel höher als bei den bisher verwendeten Batterien und steigert die Reichweite zwischen den Aufladungen erheblich. Zusätzlich verfügen die Fahrzeuge für Zwischenladungen an Endhaltestellen über Stromabnehmer auf dem Dach (sogenannte Pantographen).

Im Rahmen der Elektrobusinitiative hat die ÜSTRA bis zu 48 Stadtbusse (30 Solobusse eCitaro und 18 Gelenkbusse eCitaro G) bei Mercedes-Benz bestellt. Die ersten eCitaro fahren bereits seit September 2020 in Hannover. Die jetzt ausgelieferten vollelektrisch angetriebenen eCitaro Gelenkbusse sind nicht nur mit leistungsstarker Technik und besonders fahrgastfreundlich ausgestattet, sondern zusätzlich auch über WLAN-Router mit dem Internet verbunden.

Ebenfalls im Rahmen der Elektrobusinitiative soll ab Ende 2021 auf dem Betriebshof Döhren ein modernes Gleichspannungsunterwerk (GUW+) seinen Betrieb aufnehmen. Zur Versorgung der Stadtbahnen und Elektrobusse der ÜSTRA soll erstmals auch ein Energiespeicher mit hoher Kapazität beitragen. Die dafür benötigten Batterien sind nicht fabrikneu, sondern kamen bereits in elektrischen Stadtbussen zur Anwendung. Den Zuschlag für die Lieferung des Batteriespeichers mit einer Kapazität von rund 500 kWh erhielt die Mercedes-Benz Energy GmbH aus Kamenz. Das Projekt setzt damit auf die Nachnutzung von Batterien aus elektrischen Stadtbussen.

Zum 31.05.2021 ist Herr Dr. Volkhardt Klöppner als Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA aus dem Unternehmen ausgeschieden.

Seit dem 1. Juni 2021 stehen Frau Elke van Zadel, Frau Denise Hain und Frau Regina Oelfke an der Spitze des Unternehmens. Alle drei sind gleichermaßen Vorständinnen der ÜSTRA sowie Geschäftsführerinnen der regiobus. Vorstandsvorsitzende der ÜSTRA ist Frau Elke van Zadel.

Wie angekündigt ist das neue On-Demand-System sprinti am 1. Juni 2021 in drei Umlandkommunen der Region Hannover in Betrieb gegangen. Das auf dreieinhalb Jahre ausgelegte Pilotprojekt startete gleichzeitig in Sehnde, Springe und der Wedemark.

Die insgesamt 20 Transporter des Typs „Mercedes-Benz Sprinter Mobility“ befördern seitdem Pandemiebedingt zunächst vier (statt sechs) Fahrgäste und ggf. einen Rollstuhlfahrenden (statt zwei). Ein Hublift am Heck des Fahrzeuges ermöglicht die Mitnahme eines Elektrorollstuhles. Rollatoren, Kinderwagen. Je nach Platzangebot können auch Fahrräder mitgenommen werden. Dreh- und Angelpunkt für die Nutzung des neuen Angebotes ist die sprinti App, die bei Google Play und im App Store zum Download zur Verfügung steht. Nutzt man die GVH App, wird man über eine Verknüpfung zur sprinti App weitergeleitet. Über die sprinti App bucht man Zeit, Einstiegsort und Ziel. Auch Vorabbuchungen, z.B. bei wiederkehrenden Terminen sind möglich. Der GVH und das Unternehmen via, das den sprinti betreibt, haben insgesamt mehr als 6.500 virtuelle Haltestellen festgelegt, so dass Fahrgäste, egal wo sie sich in ihrer Gemeinde befinden, immer kurze Wege zum abholenden Fahrzeug haben; Wartezeit: höchstens 20 Minuten, Fußweg: höchstens 200 Meter. Nutzen kann den Service jeder, der über eine gültige GVH-Fahrkarte verfügt - genau wie beim Fahren mit Bussen und Bahnen - ohne Preisaufschlag. Eine eigene Website (www.sprinti.gvh.de) informiert über die Nutzungsmodalitäten und beantwortet häufig gestellte Fragen. Der Service soll den Buslinienverkehr sinnvoll ergänzen und dabei schneller, flexibler und komfortabler nutzbar sein als bisherige Ruf- oder Anrufsammeltaxi-Verkehre. sprinti wird innerhalb der drei Pilotkommunen auch dort eingesetzt, wo ein Linienbus aufgrund der geringen Nachfrage wirtschaftlich keinen Sinn macht. Mit solchen Mobilitätsoptionen wollen das Betreiberunternehmen Via sowie die Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger gemeinsam Anreize schaffen, den Umstieg vom eigenen Auto auf den ÖPNV deutlich zu erleichtern. Zurzeit wird von jährlichen Aufwendungen in Höhe von knapp 3,5 Mio. € ausgegangen. Die Region Hannover hat für das Projekt für die ersten beiden Jahre einen Förderantrag auf EU-Mittel gestellt. Die Förderquote beträgt dabei 50 Prozent.

Einen großen Rückschlag für das Elektrobus-Projekt der ÜSTRA stellt das Großfeuer in der Bushalle auf dem Betriebshof Mittelfeld dar, bei dem am 5. Juni 2021 acht Busse der ÜSTRA vollständig zerstört wurden. Dabei handelte es sich um vier E-Busse vom Typ eCitaro, einen E-Bus von Solaris, zwei Hybridbusse und ein Diesel-Bus. Bei allen Bussen handelte es sich um 12 Meter lange Solobusse. Auch die Ladeinfrastruktur für die E-Busse in der Halle ist bei dem Feuer zerstört worden. Ein Reisebus der Firma ÜSTRA Reisen wurde stark beschädigt.

Die Untersuchungen der Brandursache durch die Ermittlungsbehörden dauern an. Polizei, Brandermittler und Sachverständige konnten wegen Einsturzgefahr erst Anfang August die mittlerweile abgestützte Halle betreten. Die Bushalle ist durch Brandschutzwände unterteilt und durch Brandschutztüren gesichert. Diese Brandschutzmaßnahmen haben nach Aussage der Feuerwehr funktioniert, so dass weitere 19 Busse unbeschadet aus der Halle evakuiert werden konnten. Die verbliebenen zehn E-Busse der ÜSTRA wurden auf dem Betriebshof Vahrenwald vom Netz genommen und aus der Halle gefahren. Sie werden vorsorglich bis zur Klärung der Ursache des Brandes nicht eingesetzt.

Zur Höhe des Schadens liegen derzeit noch keine gesicherten Erkenntnisse vor, da insbesondere Untersuchungen über die Schäden an der baulichen Struktur der Halle noch nicht abschließend möglich waren. Eine Klärung der versicherungsrechtlichen und Haftungsfragen ist abhängig von der Ursache des Brandes.

Da E-Mobilität ein unverzichtbarer Beitrag zum Klimaschutz ist, wird die ÜSTRA trotz dieses Rückschlags an ihrem Ziel festhalten, innerhalb des hannoverschen Cityrings nur noch emissionsfreie E-Busse einzusetzen. Derzeit werden die Zeitpläne des E-Bus-Projekts der ÜSTRA vor dem Hintergrund des Schadens durch das Großfeuer überprüft.

2.2.1.2 ÜSTRA Reisen

Im April 2021 hat die ÜSTRA 10 % ihrer Anteile an ÜSTRA Reisen an die regiobus veräußert, siehe Erläuterungen in Kapitel 1.

Die Corona-Pandemie hat für ÜSTRA Reisen weiterhin negative Auswirkungen in den Geschäftsbereichen. Im Bereich Linie ist das gesamte Ergänzungsnetz im Vergleich zur Planung kleiner.

Im Reisebüro kommt es pandemiebedingt, trotz erhöhtem Buchungsaufkommen, immer wieder zu kurzfristigen Stornierungen durch Änderungen in den Quarantänebedingungen der unterschiedlichen Länder im In- und Ausland. Im Bereich Maschseeschifffahrt ist, bis auf normale Linienrundfahrten mit stark reduzierten Fahrgastzahlen, noch keinerlei weiterer touristischer Verkehr möglich.

2.2.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen

2.2.2.1 TransTecBau

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben sich auf die Tätigkeiten im zweiten Quartal 2021 durch vermehrte Überstunden und leicht erhöhte Krankenstände ausgewirkt.

Die Bauaktivitäten zu den Hochbahnsteigprojekten „Humboldtstraße“ und „Rethen/Galgenbergweg“ sind abgeschlossen. Die 2. Baustufe des Hochbahnsteigprojektes „HCC“ für den Anteil der Landeshauptstadt Hannover (LHH) wird auf unbestimmte Zeit verschoben. Die baulichen Maßnahmen an der Verlängerungsstrecke nach Hemmingen in allen Abschnitten konnten fortgeführt werden. Die Bauaktivitäten im 1. Abschnitt der Empelder Straße konnten planmäßig vollzogen werden, so dass der Rohbau des 1. Hochbahnsteigs gestellt werden konnte. Die Planungsaktivitäten befassten sich mit den Planungen an den Hochbahnsteigen „Rethen/Pattenser Straße“, „Gleidingen Nord“, „Alter Flughafen“, „Wiesenu“, „Kurze-Kamp-Straße“ und den Projekten in der Limmerstraße. Weitere Planungsaktivitäten betrafen die Projekte Ausbau „Badenstedter Straße“ und „Empelder Straße“.

Außerdem wurden die Planungen an der Verlängerungsstrecke nach Hemmingen in beiden Abschnitten, im Projekt „10/17“ im Abschnitt 5 zur Realisierung des Hochbahnsteiges „Glocksee“ und an der Verlängerungsstrecke nach Garbsen weitergeführt.

Die Planungsleistungen für den Betriebshof Glocksee der ÜSTRA wurden fortgeführt. Mit dem erfolgreichen Abschluss der Entwurfsplanung und dem Einreichen des Finanzierungsantrages bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) konnte ein wesentlicher

Meilenstein erreicht werden. Außerdem wurden die Tätigkeiten für die ÜSTRA und regiobus im Zusammenhang mit der Elektrifizierung des innerstädtischen Busnetzes erweitert.

2.2.3 Sonstige Dienstleistungen

2.2.3.1 protec

Die protec erbringt ihre Leistungen überwiegend im ÜSTRA Konzern im Bereich Sauberkeit und Sicherheit in den Bussen und Bahnen und an den Haltestellen der ÜSTRA.

Im April hat die ÜSTRA 10 % ihrer Anteile an der protec an die regiobus veräußert, siehe Erläuterungen in Kapitel 1.

Wie im Vorjahr wirkt sich die fortsetzende Pandemie für die protec eher im Hinblick auf Abläufe und Prozesse aus. Im Bereich Parkraumbewirtschaftung für Klinikum Region Hannover fehlen durch die pandemiebedingten Besuchereinschränkungen geplante Umsätze, was bisher durch Gegensteuerungsmaßnahmen weitestgehend ergebnisneutral gehalten werden konnte. Für die Beschäftigten wurde die Zahlung eines Corona-Bonus für das Vorjahr 2020 genehmigt.

Hinsichtlich Ersatz für den Standort Döhren (Bereich Reinigung) hat die protec einen Mietvertrag für die Anmietung neuer Räumlichkeiten unterzeichnet (Umzug ist für Oktober 2021 geplant). Die elektronische Zeiterfassung ist seit März 2021 und das neue EDV-System zur Qualitätsdokumentation seit Juli 2021 in Betrieb.

2.2.3.2 RevCon

Die RevCon erbringt unter anderem unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsdienstleistungen, welche darauf ausgerichtet sind, Mehrwerte zu schaffen und die Geschäftsprozesse ihrer Mandanten zu verbessern. Sie erbringt ihre Leistungen überwiegend im ÜSTRA Konzern. Schwerpunkte der Tätigkeiten sind neben der Beratung, die kaufmännische Revision, die IT-Revision, die Wahrnehmung von Aufgaben des Datenschutzbeauftragten sowie die Technische Revision / Baurevision einschließlich der Vergabekontrolle.

Die Corona-Pandemie hatte im ersten Halbjahr 2021 keine wesentlichen Auswirkungen auf die RevCon.

Das geplante Rohergebnis konnte im ersten Halbjahr 2021 übertroffen werden.

Die Tätigkeiten der Vergabekontrollstelle für die ÜSTRA wurden zum 01.01.2021 entsprechend dem Vorstandsbeschluss eingestellt bzw. sind auf das Vergabemonitoring der ÜSTRA übergegangen.

2.2.3.3 Gehry-Tower

Der einzige Gesellschaftszweck der Gehry-Tower ist der Betrieb und die Vermietung des nach den Plänen des Architekten Frank Gehry errichteten Gebäudes Goethestraße 13a/Reuterstraße 8, genannt Gehry-Tower, in Hannover.

Die ÜSTRA hat das gesamte Gebäude bis zum 31. Mai 2031 angemietet (Generalmietvertrag). Das Gebäude ist komplett untervermietet.

Auswirkungen aus der Corona-Pandemie ergaben sich für die Gehry-Tower nicht.

2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im ersten Halbjahr 2021

Die Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2021 ist weiterhin stark durch die Corona-Pandemie belastet und deshalb erneut schlechter verlaufen als geplant. Zudem ergeben sich aus der Entkonsolidierung von protec und ÜSTRA Reisen zum 31.03.2021, siehe Erläuterungen in Kapitel 1. Die protec und ÜSTRA Reisen werden seit dem 1. April 2021 im Rahmen der At-Equity-Bewertung in den Konzernabschluss einbezogen. Eine Vergleichbarkeit der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage mit dem Vorjahrszeitraum ist nur eingeschränkt möglich.

2.3.1 Ertragslage

Der ÜSTRA Konzern erzielte im ersten Halbjahr 2021 ein negatives operatives Ergebnis in Höhe von -48.141 Tsd. €. Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug das operative Ergebnis -28.602 Tsd. €.

Das operative Ergebnis betrifft vornehmlich das Segment Verkehrs- und Transportleistungen und weist im ersten Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Verlust von -44.144 Tsd. € aus (Vorjahreszeitraum: -22.177 Tsd. €).

Das Segment Beratungs- und Ingenieurleistungen erzielte im ersten Halbjahr 2021 ein negatives operatives Ergebnis von -1.138 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: -788 Tsd. €).

Hingegen liegt das operative Ergebnis des Segments Sonstige Dienstleistungen mit -2.859 Tsd. € über dem Vorjahresniveau (-5.637 Tsd. €).

Im Einzelnen haben sich die Bestandteile des operativen Ergebnisses des Konzerns wie folgt entwickelt:

Die Umsatzerlöse im ÜSTRA Konzern verringerten sich im ersten Halbjahr 2021 gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 91.923 Tsd. € auf 78.791 Tsd. €.

Bei der ÜSTRA war im ersten Halbjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein erneuter Rückgang der Segmenterlöse von 87.870 Tsd. € auf 74.632 Tsd. € zu verzeichnen, was weiterhin dem Corona-bedingten Rückgang der Fahrgastzahlen und die damit einhergehenden rückläufigen Fahrscheineinnahmen zuzuschreiben ist.

Bei der TransTecBau hingegen war ein deutlicher Anstieg der Außenumsätze um 1.438 Tsd. € auf 3.333 Tsd. € zu verzeichnen und auch bei der RevCon stiegen die Außenumsätze um 25 Tsd. € auf 115 Tsd. €. Lediglich bei der Gehry-Tower blieben diese unverändert bei 0 Tsd. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des ÜSTRA Konzerns sind in diesem Jahr von 2.295 Tsd. € auf 10.420 Tsd. € gestiegen, was vorrangig auf die ÜSTRA zurückzuführen ist und mit 5.192 Tsd. € die Zahlung des ÖPNV-Rettungsschirms betrifft.

Der Materialaufwand stieg deutlich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 21.878 Tsd. € auf 30.836 Tsd. €, was unter anderem durch den zwischenzeitlich wieder relativen Normalbetrieb und Corona-bedingten Kostensteigerungen bei knappen Waren sowie zusätzlichen Pandemie-bedingten Beschaffungen von Produkten zur Einhaltung der Hygieneauflagen begründet ist.

Der Personalaufwand im ÜSTRA Konzern betrug im ersten Halbjahr 2021 78.699 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 77.187 Tsd. €) und betraf mit 71.988 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 66.861 Tsd. €) hauptsächlich die ÜSTRA. Einen starken Zuwachs bei den Personalkosten von 553 Tsd. € auf 2.355 Tsd. € konnte die TransTecBau verzeichnen, was die gestiegene Arbeitnehmerzahl widerspiegelt. Bei der protec stiegen bereits im ersten Quartal 2021 die Personalkosten im Vergleich zum 30. Juni 2020 um 282 Tsd. € auf 5.336 Tsd. €, bei ÜSTRA Reisen war ebenfalls im ersten Quartal 2021 ein Anstieg im Vergleich zum 30. Juni 2020 um 289 Tsd. € auf 3.628 € zu verzeichnen. Bei der RevCon erhöhte sich der Personalaufwand von 127 Tsd. € auf 158 Tsd. €. Bei der Gehry-Tower hingegen blieb der Personalaufwand unverändert, wie im Vorjahr, bei 3 Tsd. €.

Mit 11.906 Tsd. € lagen die Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte unter den entsprechenden Aufwendungen von 12.394 Tsd. € im Vergleichszeitraum des Vorjahres, was vorrangig auf niedrigere Abschreibungen bei der ÜSTRA zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÜSTRA Konzerns von 15.752 Tsd. € sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum (11.360 Tsd. €) gestiegen, was vorrangig aus der ÜSTRA resultiert und mit einem Bushallenbrand auf dem Betriebshof Mittelfeld am 5. Juni 2021 zusammenhängt. Hierbei wurden 10 Fahrzeuge vollständig zerstört, welche in Höhe der Restbuchwerte (2.713 Tsd. €) bereits ausgebucht wurden. Inwieweit diese und weitere Wiederaufbaukosten durch Schadenersatzleistungen durch Versicherer ausgeglichen werden hängt vom Ausgang der Brandursachenermittlung ab, welche bislang noch nicht abgeschlossen sind.

Das Finanzergebnis ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich von 6 Tsd. € auf -226 Tsd. € gesunken. Das Ergebnis aus Joint Venture und Beteiligungen an assoziierten Unternehmen reduzierte sich von 254 Tsd. € auf 131 Tsd. €, was auf die Beteiligungen an der X-City Marketing Hannover GmbH (X-City) und der HRG - Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (HRG) sowie seit 01.04.2021 auf die ÜSTRA Reisen zurückzuführen ist. Das übrige Beteiligungsergebnis sank von 110 Tsd. € auf 0 Tsd. €. Die Zinserträge reduzierten sich von 52 Tsd. € auf 24 Tsd. €. Die Zinsaufwendungen sanken ebenfalls leicht von 410 Tsd. € auf 381 Tsd. €.

Das erste Halbjahr 2021 schloss mit einem Halbjahresgesamtergebnis von -28.746 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: -18.925 Tsd. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

Die Erläuterungen zu Investitionen und Finanzierung beziehen sich auf Veränderungen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020. Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 sank die Bilanzsumme von 465.234 Tsd. € auf 456.162 Tsd. €. Die Veränderung der Bilanzsumme ist im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte zurückzuführen:

Auf der Aktivseite der Konzernbilanz lagen die im ÜSTRA Konzern getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 5.848 Tsd. € deutlich unter den Abschreibungen in Höhe von 11.906 Tsd. €. Die Investitionen betrafen im ersten Halbjahr 2021 im Wesentlichen die Beschaffung von Sicherheitstechnik (Kollisionswarner) für Stadtbahnwagen TW 3000 sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität bei der ÜSTRA. Unter Berücksichtigung der Abgänge sowie der Verrechnung von Zuschüssen haben sich die beiden Vermögensposten gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 8.079 Tsd. € auf 302.411 Tsd. € reduziert.

Die Übrigen Finanzanlagen sind im Vergleich zum Vorjahr von 15.849 Tsd. € auf 16.124 Tsd. € angestiegen.

Die unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Joint Venture und Beteiligungen erhöhten sich überwiegend aufgrund der Joint Venture-Zugänge von protec und ÜSTRA Reisen von 14.045 Tsd. € auf 19.727 Tsd. €.

Das Vorratsvermögen betrug 13.902 Tsd. € und lag damit annähernd auf dem Stand zum 31. Dezember 2020 (13.702 Tsd. €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Fertigungsaufträgen lagen mit 14.328 Tsd. € über dem Niveau des Vorjahres (11.013 Tsd. €). Der Bestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich von 29.060 Tsd. € auf 40.605 Tsd. € gestiegen, was insbesondere auf die Zahlung aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (5.192 Tsd. €) bei der ÜSTRA zurückzuführen ist.

Bei der Passiva kam es im ersten Halbjahr 2021 zu einem Anstieg des Eigenkapitals von -16.207 Tsd. € auf 3.418 Tsd. €, was vorrangig auf den positiven Effekt aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen zurückzuführen ist.

Der Rückgang des langfristigen Fremdkapitals um 10.355 Tsd. € auf 410.649 Tsd. € resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang der Pensionsrückstellungen von 331.929 Tsd. € auf 316.605 Tsd. €, was im Zusammenhang mit dem gestiegenen Diskontierungszinssatz (von 0,75 % auf 1,15 %) steht sowie dem Anstieg der Übrigen Rückstellungen von 19.020 Tsd. € auf 23.872 Tsd. €.

Das kurzfristige Fremdkapital sank von 60.434 Tsd. € auf 47.644 €. Dies resultiert zum einen aus geringeren Sonstigen Verpflichtungen (-4.642 Tsd. €) resultiert und im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme neuer Stadtbahnwagen TW 3000 sowie neuer Elektrobusse und der damit verbundenen Verrechnung von Zuschüssen steht. Des Weiteren haben sich die Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten von 6.625 Tsd. € auf 0 Tsd. € reduziert, da der Verkauf der 10 % der Anteile an protec und ÜSTRA Reisen im ersten Halbjahr 2021 vollzogen wurde.

Hinsichtlich der Entwicklung der Finanzlage verweisen wir auf die beigefügte Konzern-Kapitalflussrechnung. Die wesentlichen Entwicklungen werden im Folgenden dargestellt:

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von -34.971 Tsd. € auf 27.502 Tsd. € zurückgegangen. Die Reduzierung ist im Wesentlichen auf die Abnahme der Kurzfristigen Vermögenswerte (18.845 Tsd. €), die wesentlich schlechtere Halbjahresergebnisentwicklung (-19.634 Tsd. €) sowie der Zunahme der kurzfristigen Verbindlichkeiten (-24.421 Tsd. €) zurückzuführen.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit sank von -8.900 Tsd. € auf -2.046 Tsd. €, was insbesondere aus niedrigeren Zuwendungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen (-7.250 Tsd. €) sowie rückläufigen Investitionen in das Sachanlagevermögen (13.860 Tsd. €) resultiert.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit erhöhte sich um 6.134 Tsd. € auf 15.821 Tsd. €, was vorrangig auf die gestiegenen Ergebnisausgleichszahlungen und Einzahlungen der Unternehmenseigner zurückzuführen ist (5.640 Tsd. €).

Seit dem 31. Dezember 2020 reduzierten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um -17.143 Tsd. €, insbesondere als Folge der COVID-19 Auswirkungen sowie der getätigten Investitionen.

3. Chancen- und Risikobericht der künftigen Entwicklung im 2. Halbjahr 2021

3.1 Chancen- und Risikomanagementsystem

Zum Risikomanagement- und internen Kontrollsystem wird auf die Erläuterungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2020 verwiesen. Veränderungen hierzu haben sich nicht ergeben und sind auch im zweiten Halbjahr 2021 nicht zu erwarten.

3.2 Verkehrs- und Transportleistungen

3.2.1 ÜSTRA

Durch die finanzielle Einbindung der ÜSTRA in den Konzern der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH, Hannover (VVG) 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, welcher mit dem Jahressteuergesetz 2009 auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wurde.

Gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2020 haben sich lediglich wenige Veränderungen in den Bestandsrisiken der ÜSTRA ergeben. Das Einnahmerisiko trägt gemäß des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags Stadtverkehr Hannover (ÖDA) die Region Hannover.

Aufgrund der vorhandenen liquiden Mittel, der Einbindung in das Cash-Management-System der Region Hannover und vorhandenen Kreditlinien besteht kurzfristig kein Liquiditätsrisiko.

3.2.2 ÜSTRA Reisen

Die Chancen- und Risikolage der ÜSTRA Reisen hat sich gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2020 nicht wesentlich verändert.

3.3 Beratungs- und Ingenieurleistungen

3.3.1 TransTecBau

Für bekannte oder zu erwartende Risiken werden unter anderem Rückstellungen für Honorarrisiken, Gewährleistungsverpflichtungen und sonstige Rückstellungen gebildet.

Die Chancen- und Risikolage der TransTecBau hat sich gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2020 nicht wesentlich verändert.

3.4 Sonstige Dienstleistungen

3.4.1 protec

Zu den Chancen und Risiken der protec haben sich gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2020 keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

3.4.2 RevCon

Zu den Chancen und Risiken der RevCon haben sich gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2020 keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

3.4.3 Gehry-Tower

Zu den Chancen und Risiken der Gehry-Tower haben sich gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2020 keine Veränderungen ergeben.

3.5 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands

Grundsätzlich sind keine Einzelrisiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung erkennbar, die den Fortbestand einzelner Betriebsbereiche oder gar des gesamten ÜSTRA Konzerns gefährden könnten. Eine Aggregation der wichtigsten Einzelrisiken ist nicht angemessen, da ein gleichzeitiges Eintreten dieser Einzelrisiken unwahrscheinlich ist. Bestehende Risiken werden durch Gegen- und Vorsorgemaßnahmen wie z.B. die Bildung von Rückstellungen oder durch Versicherungen begrenzt und gesteuert.

4. Prognosebericht zur Entwicklung im 2. Halbjahr 2021

Gegenüber den im letzten Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2020 angegebenen Prognosen zur Entwicklung der Sparten liegen folgende wesentliche Veränderungen vor:

4.1 Verkehrs- und Transportleistungen

4.1.1 ÜSTRA

Im Hinblick auf das Konzernergebnis geht die ÜSTRA in der Betrachtung des Geschäftsjahrs 2021 davon aus, dass der geplante Jahresfehlbetrag von 96.887 Tsd. € im Wesentlichen um bis zu 33.332 Tsd. € verbessert werden kann. Dies begründet sich im Wesentlichen auf anteilige Erträge aus dem ungeplanten ÖPNV-Rettungsschirm zum Ausgleich der durch die Pandemie verursachten Verluste. Die Erreichung des Jahresergebnisses ist dabei auch vom

Auszahlungszeitpunkt des Rettungsschirms abhängig, der ggf. anteilig erst im nächsten Jahr realisiert wird. Das handelsrechtliche Jahresergebnis wird über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Muttergesellschaft der ÜSTRA, der VVG, ausgeglichen.

Die Umsatzerlöse Verkehr können nach der aktuellen Einschätzung pandemiebedingt mit einer Abweichung von bis zu 12.074 Tsd. € unter dem Planansatz (147.900 Tsd. €) liegen. Auf der Kostenseite geht die ÜSTRA von einer Kostenreduzierung von bis zu 1.971 Tsd. € im Vergleich zum Planansatz aus. Im Wesentlichen ergeben sich Einsparungen bei Material- und Personalkosten durch reduzierte Betriebsleistungen, u.a. bei den Betriebsstoffen (Diesel und Strom).

Für das Jahr 2021 sind bei der ÜSTRA Investitionen in Höhe von 85.110 Tsd. € geplant, nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 64.950 Tsd. €. In der Vorschau 2021 wird davon ausgegangen, dass Investitionen in Höhe von 56.610 Tsd. € realisiert werden und der Eigenanteil 42.910 Tsd. € beträgt. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit ist die Erneuerung der Fahrzeugflotte inklusive Ladeinfrastruktur.

Die Verzögerungen bei der Umsetzung einzelner für das Jahr 2021 vorgesehener Investitionsmaßnahmen bei der ÜSTRA führen zur Verschiebung in den Jahresscheiben. Im Wesentlichen betrifft dies Maßnahmen zur Erneuerung der Infrastrukturanlagen.

4.1.2 ÜSTRA Reisen

ÜSTRA Reisen rechnet trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie mit leicht höheren Umsätzen (Innen- und Dritterlöse), die in der handelsrechtlichen Betrachtung voraussichtlich zu einem über den Erwartungen liegenden Ergebnis (geringerer Verlust als geplant) führen.

4.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen

4.2.1 TransTecBau

TransTecBau geht in der Vorschau für 2021 davon aus, dass das erwartete Ergebnis erreicht wird. Darüber hinaus sieht die Mittelfristplanung der TransTecBau auch weiterhin positive Ergebnisse vor.

Tätigkeiten im regionalen Raum haben sich manifestiert. Um die notwendigen Leistungen vollständig erbringen zu können, ist die TransTecBau aus Kapazitätsgründen auf die Unterstützung von Subunternehmern angewiesen.

4.3 Sonstige Dienstleistungen

4.3.1 protec

Das operative Ergebnis der protec entwickelt sich besser als geplant. Jedoch muss die protec in der handelsrechtlichen Betrachtung mit einem unter Plan liegenden Ergebnis in der Folge erforderlicher Steuerabführungen aufgrund der Anteilsveräußerung an regiobus rechnen (Beendigung der steuerlichen Organschaft).

4.3.2 RevCon

Auf Grundlage der Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2021 rechnet RevCon in der handelsrechtlichen Betrachtung mit höheren Dritterlösen und sonstigen Erträgen und dadurch mit einem besseren Jahresergebnis als geplant.

4.3.3 Gehry-Tower

Nach Abschluss der Bauarbeiten in der Goethestraße soll die ursprünglich für 2020 geplante Fassadenreinigung durchgeführt werden.

Für das Jahr 2021 wird voraussichtlich der geplante Jahresüberschuss leicht unterschritten. Begründet ist dies in den ungeplanten Kosten für Modernisierungsmaßnahmen, welche ursprünglich noch für 2020 vorgesehen waren im Zuge anstehender Mieterwechsel.

Hannover, 30. September 2021

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Konzernbilanz zum 30. Juni 2021

AKTIVA

	Anhang Verweis	30.06.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte		5.422	5.440
Sachanlagen	(6.1)	296.990	305.050
Übrige Finanzanlagen	(6.3)	16.124	15.849
Anlagenwerte		318.536	326.339
Joint Venture	(6.2)	5.548	0
Unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen		14.179	14.045
		338.263	340.384
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte		13.902	13.704
Vertragsvermögenswerte (Forderungen aus Fertigungsaufträgen)	(6.4)	927	1.168
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		13.401	9.845
Ertragsteuerforderungen		66	34
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		40.605	29.060
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		54.548	64.407
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(6.5)	0	6.632
		123.449	124.850
		<u>461.712</u>	<u>465.234</u>

PASSIVA

	Anhang Verweis	30.06.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		67.491	67.491
Kapitalrücklage		397.813	349.445
Ergebnisvortrag		-274.421	-226.187
Sonstige Ergebnisbestandteile		-187.464	-206.955
		<u>3.418</u>	<u>-16.206</u>
 Langfristiges Fremdkapital			
Pensionsrückstellungen	(6.6)	316.605	331.930
Übrige Rückstellungen	(6.7)	23.872	19.020
Latente Steuerschulden		-29	3
Finanzverbindlichkeiten	(6.8)	44.368	47.952
Sonstige Verpflichtungen	(6.9)	25.833	22.101
		<u>410.649</u>	<u>421.006</u>
 Kurzfristiges Fremdkapital			
Übrige Rückstellungen	(6.7)	3.609	4.585
Finanzverbindlichkeiten	(6.8)	7.177	7.387
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		22.712	23.049
Sonstige Verpflichtungen	(6.9)	14.146	18.788
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	(6.10)	0	6.625
		<u>47.644</u>	<u>60.434</u>
		<u>461.712</u>	<u>465.234</u>

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2021

	Anhang Verweis	1.1.-30.06.2021 Tsd. €	1.1.-30.06.2020 Tsd. €
Umsatzerlöse	(6.10)	78.791	91.923
Sonstige betriebliche Erträge	(6.11)	10.420	2.295
Materialaufwand		30.836	21.878
Personalaufwand		78.699	77.187
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		11.906	12.394
Sonstige betriebliche Aufwendungen		15.750	11.360
Operatives Ergebnis		-47.981	-28.601
Ergebnis aus Joint Venture und Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		131	254
Übriges Beteiligungsergebnis		0	109
Zinsen und ähnliche Erträge		24	52
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		381	410
Übriges Finanzergebnis		-357	-249
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-48.206	-28.596
Ertragsteuern		28	141
Halbjahresergebnis		-48.234	-28.737
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		<i>-48.234</i>	<i>-28.737,00</i>
Sonstiges Ergebnis			
In den Folgeperioden nicht erfolgswirksam umzugliederndes sonstiges Ergebnis			
Neubewertungen im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen	(6.3)	19.491	9.811
Sonstiges Ergebnis		19.491	9.811
Gesamtergebnis		-28.743	-18.926
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		<i>-28.743</i>	<i>-18.926</i>
Unverwässertes und verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)		-1,09	-0,69

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2021

(Tsd. €)	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Ergebnis-vortrag	Rücklage für Pensions-verpflichtungen	Anteilseigner des Mutterunternehmens Summe
Stand 1. Januar 2020	67.491	296.649	-179.901	-181.225	3.014
Jahresergebnis			-46.286		-46.286
Sonstiges Ergebnis				-25.730	-25.730
Gesamtergebnis			-46.286	-25.730	-72.016
Verlustübernahme		52.796			52.796
Stand 31. Dezember 2020	67.491	349.445	-226.187	-206.955	-16.206
Stand 1. Januar 2021	67.491	349.445	-226.187	-206.955	-16.206
Gesamtergebnis			-48.234	19.491	-28.743
Verlustübernahme		48.368			48.368
Stand 30. Juni 2021	67.491	397.813	-274.421	-187.464	3.418

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

IFRS-Konzern-Kapitalflussrechnung zum 30. Juni 2021

	Verweis Anhang	Tsd. €	1.1. - 30.06.2020 Tsd. €
Halbjahresergebnis		-48.234	-28.736
Abschreibungen (+) auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		11.906	12.394
Abnahme(-) / Zunahme (+) der Rückstellungen	(6.4)	8.045	6.504
Aktivierete Eigenleistungen(-)		-303	-780
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge(-) / Aufwendungen (+)		5.741	-511
Saldo der Gewinne(-) und Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		2.726	-179
Saldo der erhaltenen Zinserträge (-) und gezahlten Zinsaufwendungen (+)		357	358
Saldo der Erträge(-) und Aufwendungen aus assoziierten Unternehmen		-131	-254
Zahlungsmittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit vor Veränderungen des Nettoumlaufvermögens		-19.893	-11.205
Zunahme(-) / Abnahme der Vorräte, der Forderungen und sonstiger Vermögenswerte, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit bzw. dem Finanzmittelfonds zuzuordnen sind		21.180	1.934
Zunahme / Abnahme(-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstiger Verpflichtungen, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	(6.5)	26.214	-25.701
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		<u>27.501</u>	<u>-34.971</u>
-davon aus erstatteten(-) / gezahlten Ertragsteuern 38 Tsd. € (Vorjahr: 59 Tsd. €)			
Investitionen(-) in das immaterielle Anlagevermögen	(6.2)	-543	-194
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		0	83
Investitionen(-) in das Sachanlagevermögen	(6.2)	-2.305	-16.165
Einzahlungen aus Zuwendungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		101	7.351
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		616	0
Investitionen(-) in das Finanzanlagevermögen		61	-27
Erhaltene Zinsen		24	52
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		<u>-2.046</u>	<u>-8.900</u>
Ergebnisausgleichszahlungen und Einzahlungen der Unternehmenseigner	(6.5)	20.874	15.234
Auszahlungen für die Tilgung(-) von Finanzkrediten		-3.705	-3.825
Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten im Sinne des IFRS 16		-967	-1.313
Gezahlte Zinsen		-380	-409
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		<u>15.822</u>	<u>9.687</u>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		41.277	-34.184
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		34	91.932
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen Zahlungsmittelfond		-706	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode		<u>40.605</u>	<u>57.748</u>
Finanzmittelfonds:			
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten / Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		40.605	57.748
Finanzmittelfonds		<u>40.605</u>	<u>57.748</u>

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Verkürzter Konzernanhang für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2021

1. Allgemeine Informationen zur Rechnungslegung

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA) mit Sitz in Hannover/Deutschland, Am Hohen Ufer 6, stellt im Einklang mit § 115 WpHG und den Vorschriften des IAS 34 „Zwischenberichterstattung“ einen verkürzten Konzern-Zwischenabschluss auf, da die Aktien zum Börsenhandel zugelassen sind. Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board, London (IASB), soweit diese in der EU anzuwenden sind. Auf eine prüferische Durchsicht des Zwischenabschlusses wurde verzichtet. Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss enthält nicht alle für einen Konzernabschluss zum Geschäftsjahresende erforderlichen Informationen und Angaben und ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 zu lesen.

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss der ÜSTRA und ihrer Tochtergesellschaften für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2021 wurde zusammen mit dem Konzern-Zwischenlagebericht mit Beschluss des Vorstands der ÜSTRA vom 30. September 2021 zur Veröffentlichung freigegeben.

Von hervorgehobener Bedeutung für die Lage des Konzerns ist die Durchführung ÖPNV in der Region Hannover (RH) durch die Muttergesellschaft ÜSTRA basierend auf dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA), sodass deren Geschäftsaktivitäten und Ergebnisse bedeutende Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Die Rechtseinheit „ÜSTRA“ stellt demzufolge ein eigenständiges Geschäftssegment neben dem Segment der übrigen „Verkehrs- und Transportleistungen“ dar. Daneben bestehen die Segmente „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ sowie „Sonstige Dienstleistungen“. Die Einteilung der Segmente ist somit im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Im Segment „ÜSTRA“ wird über den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Hannover durch die ÜSTRA berichtet. Die Nahverkehrsleistungen umfassen den Betrieb von Stadtbahn- und Buslinien. Auch die Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2021 der ÜSTRA wird weiterhin maßgeblich durch die Auswirkungen der Pandemie beeinflusst. Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr war es auch in den Zeiten der pandemiebedingten Einschränkungen Aufgabe der ÜSTRA in enger Abstimmung mit der Region von Mitte März bis Anfang Mai 2021 einen stabilen Betrieb nachhaltig aufrecht zu erhalten, sodass die Aufwendungen nicht in gleicher Höhe reduziert werden konnten. Die geringeren Fahrgasteinnahmen konnten durch Erträge aus dem ÖPNV-Rettungsschirm kompensiert werden. Es besteht weiterhin ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover, sodass die Gesellschaft von einem 100% Schadensausgleich ausgeht.

Das Segment „Verkehrs- und Transportleistungen“ bezieht sich auf die Leistungen, die von den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften der ÜSTRA ausgeführt werden. Hierunter fallen überwiegend die von der ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover (ÜSTRA Reisen) erbrachten Subunternehmerleistungen im Rahmen der Durchführung des Buslinienverkehrs, die als intersegmentäre Leistungen an die ÜSTRA ausgewiesen werden. Die Corona-Pandemie hat für die ÜSTRA Reisen weiterhin negative Auswirkungen in allen Geschäftsbereichen; insbesondere in den Umsatzerlösen Reisebüro, Maschseeschifffahrt und Gelegenheitsverkehr (u. a. Messen).

Auf die anderen Segmente „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ und „Sonstige Dienstleistungen“ ergaben sich bis jetzt keine gravierenden Auswirkungen.

2. Bilanzierungs-, Bewertungs-, Berechnungs- und Konsolidierungsmethoden

Für die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses wurden die für die Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020 angewandten Rechnungslegungsmethoden unverändert übernommen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2020 sind eine Reihe neuer oder überarbeiteter Standards und Interpretationen verbindlich anzuwenden; diese haben jedoch keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss:

Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16	Reform der Referenzzinssätze – Phase 2
--	--

Standards, deren Anwendungszeitpunkt erst nach dem Bilanzstichtag liegen, wurden nicht vorzeitig angewendet. Die COVID-19-Pandemie hat zum 30. Juni 2021 keine Auswirkungen auf die Rechnungslegung des Konzerns.

Neue, aber noch nicht angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Standards, deren Anwendungszeitpunkt erst nach dem Bilanzstichtag liegt, wurden nicht vorzeitig angewendet. Der Konzern erwartet voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

3. Konsolidierungskreis

Der Kreis vollkonsolidierter Unternehmen hat sich gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 um zwei Unternehmen reduziert.

Die RH als Auftraggeber für den ÖPNV ist an die beiden Unternehmen ÜSTRA und regiobus Hannover GmbH, Hannover, (regiobus) herangetreten mit der Bitte, die Zusammenarbeit zu stärken. Daraus ist ein Kooperationsprojekt entstanden. Ziel ist es, insbesondere eine gemeinsame Außenbearbeitung zu gewährleisten, eine Vereinfachung und Optimierung der Prozesse für den Kunden zu erreichen und die Qualität des Kundenerlebnisses zu steigern.

Der Lenkungskreis des Projektes hat in diesem Zusammenhang die Veräußerung von jeweils 10% der Geschäftsanteile an den beiden 100%-igen ÜSTRA Tochterunternehmen ÜSTRA Reisen und der protec service GmbH, Hannover, (protec) an die regiobus empfohlen.

Mit Beschluss vom 4. Dezember 2020 ist der Aufsichtsrat der Empfehlung der RH nachgekommen und beschloss jeweils 10% der Anteile der protec und ÜSTRA Reisen an die regiobus zu verkaufen.

Der Gesellschaftsvertrag sieht in wesentlichen Teilen für die Gesellschafterbeschlüsse ein Einstimmigkeitserfordernis vor, sodass der regiobus über die 10%-ige Beteiligung hinausgehend für die wesentlichen Entscheidungen gemeinsame Beherrschung eingeräumt wurde. Aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Vereinbarungen sind die Voraussetzungen des IFRS 10 nicht erfüllt, sodass die ÜSTRA Reisen und die protec ab dem Zeitpunkt des Verkaufs der Anteile nicht mehr vollkonsolidiert werden. Die Veräußerung der 10%-igen Geschäftsanteile des Tochterunternehmens protec an die regiobus wurde im März 2021 vollzogen, sodass die beiden Gesellschaften den Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen zum 31. März 2021 verlassen haben.

Die Vermögensgegenstände und Schulden haben sich zum 31. März 2021 damit um 2,6 Mio € durch den Abgang grundsätzlich verringert. Andererseits wurden die Beteiligungen (protec und ÜSTRA Reisen) als Joint Venture in Höhe von 5,5 Mio € eingebucht.

Aufgrund der weiterhin bestehenden 90%-igen Beteiligung werden diese beiden Gesellschaften seit dem 1. April 2021 als Joint Venture unter Anwendung der at-Equity Methode bilanziert.

Der Konsolidierungskreis stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

Name und Sitz der Konzerngesellschaft Hauptgeschäftstätigkeit	Kapital-/ Stimm- rechts- anteil	Anteile gehalten von
Konsolidierte Tochterunternehmen		
TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover	100%	ÜSTRA
RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover	100%	ÜSTRA
Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover	100%	ÜSTRA
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen		
Joint Venture		
ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover	90%	ÜSTRA
protec service GmbH, Hannover	90%	ÜSTRA
Assoziierte Unternehmen		
Fahrgastmedien Hannover GmbH, Hannover	90%	ÜSTRA
X-CITY MARKETING Hannover GmbH, Hannover	50%	ÜSTRA
Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. - Passerelle - KG, Hannover	30%	ÜSTRA

4. Konsolidierungsmethoden (einschließlich Equity-Methode)

Bei Mutter-Tochter-Beziehungen, die bereits vor dem 1. Januar 2004, dem Übergangszeitpunkt auf die Rechnungslegung nach IFRS, Bestand hatten, wurde von dem Wahlrecht des IFRS 1 Gebrauch gemacht, das bisher angewandte Verfahren der Kapitalkonsolidierung (Buchwertmethode) beizubehalten. Dies gilt auch im Hinblick auf die im Rahmen dieses Verfahrens praktizierte offene Verrechnung aktivischer, als Geschäfts- und Firmenwert klassifizierter Unterschiedsbeträge mit der Kapitalrücklage. Auch im Falle des Abgangs eines erworbenen Unternehmens wird die Verrechnung nicht rückgängig gemacht. Somit bleiben diese Geschäfts- und Firmenwerte bei der Bestimmung des Veräußerungsgewinns oder -verlusts außer Ansatz. Im März 2020 wurde die Tochtergesellschaft Fahrgastmedien Hannover GmbH, Hannover, (FGMH) gegründet, die jedoch

aufgrund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen im Rahmen der Equity-Bewertung einbezogen wird.

Alle maßgeblichen Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Unternehmen (Schuldenkonsolidierung) sowie Aufwendungen und Erträge, die aus Leistungsbeziehungen dieser Unternehmen zueinander stammen (Aufwands- und Ertragskonsolidierung), werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Assoziierte Unternehmen, bei denen der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt, sowie Joint Venture werden unter Anwendung der Equity-Methode bewertet. Die Equity-Bewertung basiert auf den zum jeweiligen Bilanzstichtag aufgestellten Einzelabschlüssen dieser Gesellschaften. Wie bei der Kapitalkonsolidierung wurden daher, in Ausübung des Wahlrechts nach IFRS 1, die unter Anwendung der Kapitalanteilmethode ermittelten und als Geschäfts- und Firmenwerte angesehenen aktiven Unterschiedsbeträge zwischen dem Buchwert der Beteiligung im Einzelabschluss und dem anteilig auf die ÜSTRA entfallenden Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens sowie deren Verrechnung mit der Kapitalrücklage aufrechterhalten. Sie bleiben bei der Ermittlung eines etwaigen Veräußerungsgewinns bzw. -verlusts unberücksichtigt. Weitere im Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS bestehende Unterschiedsbeträge zwischen dem nach den IFRS ermittelten Eigenkapitalanteil der ÜSTRA und deren Eigenkapitalanteil nach dem HGB wurden erfolgsneutral mit dem Ergebnisvortrag verrechnet. Damit entspricht der Wertansatz der „at equity“ bewerteten Beteiligungen im Konzernabschluss dem anteilig auf die ÜSTRA entfallenden Eigenkapital dieser Gesellschaften.

5. Segmentinformationen

1. Januar bis 30. Juni 2021	ÜSTRA		Sonstige Verkehrs- und Transportleistungen		Beratungs- und Ingenieurleistungen		Sonstige Dienstleistungen		Gesamtbetrag	
	2021 Tsd. €	2020 Tsd. €	2021 Tsd. €	2020 Tsd. €	2021 Tsd. €	2020 Tsd. €	2021 Tsd. €	2020 Tsd. €	2021 Tsd. €	2020 Tsd. €
Segmenterlöse										
Gesamtumsätze	75.804	89.994	5.372	9.051	3.651	2.681	4.592	7.913	89.419	109.639
Intersegmentumsätze	-1.172	-2.124	-4.850	-8.409	-318	-786	-4.048	-6.907	-10.388	-18.226
Außenumsätze	74.632	87.870	522	642	3.333	1.895	544	1.006	79.031	91.413
Überleitungen										
Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses / Auftragsfertigung									-240	510
Konzernumsatzerlöse									78.791	91.923
Segmentergebnis										
	0	-276	-45	-530	-881	-315	784	1.161	-142	40
Überleitungen:										
Segmentergebnis									-142	40
a) Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses Auftragsfertigung									-79	192
Nutzungsdaueranpassungen bei Sachanlagen									-119	351
Pensionsverpflichtungen									3.629	3.906
Unterschiedsbetrag unter Anwendung des IFRS 16									-647	-563
Unterschiede bei der Bilanzierung sonstiger Rückstellungen									-6.485	-5.102
Latente Steuern									32	-103
									-3.669	-1.319
b) Konzernabschlussspezifika									357	85
c) Ertragsteuern									28	141
d) Verlustübernahme									-48.368	-27.543
e) Veränderung des Konsolidierungskreises									3.588	0
Halbjahresergebnis									-48.206	-28.596

Die für die vorstehende Segmentberichterstattung maßgebenden Segmentierungs- und Bemessungsgrundlagen sind gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 unverändert.

Bei der Ermittlung der Segmentergebnisse in der internen Berichterstattung kommen grundsätzlich die für die handelsrechtlichen Jahresabschlüsse der Konzerngesellschaften zu Grunde gelegten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zum Tragen, die erheblich von den für den Konzernabschluss geltenden IFRS-Rechnungslegungsgrundsätzen abweichen. Folglich divergieren der Gesamtbetrag der Segmentergebnisse und das auf Konzernabschlussebene ausgewiesene Halbjahresergebnis. Weiterhin gehen in die Segmentberichterstattung Ergebnisbestandteile jener Beteiligungsgesellschaften ein, die unter Wesentlichkeitserwägungen im Konzernabschluss nach den für assoziierte Unternehmen geltenden Regelungen anteilig erfasst werden. Die sich hieraus ergebenden Überleitungsposten umfassen im Wesentlichen folgende Sachverhalte:

Langfristige Auftragsfertigung

Im Konzernabschluss werden die Auftragserlöse aus der Auftragsfertigung der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover (TransTecBau), erfasst, sobald der Anspruch auf Vergütung unbedingt wird. Der Ausweis erfolgt unter den Ver-

tragsvermögenswerte (Forderungen aus Fertigungsaufträgen), wohingegen die Umsatzerlöse aus solchen Aufträgen und die Gewinne hieraus in der Segmentberichterstattung erst nach Abschluss eines Auftrags realisiert werden.

Nutzungsdaueranpassungen

Für Stadtbahnwagen und Busse der ÜSTRA wird in der IFRS-Rechnungslegung von einer längeren wirtschaftlichen Nutzbarkeit ausgegangen, so dass sich die verrechneten Abschreibungen sowie die Aufwendungen und Erträge aus Veräußerungsvorgängen von den handelsrechtlichen Segmentergebnisbestandteilen unterscheiden.

Pensionsverpflichtungen

Anders als in der handelsrechtlichen Rechnungslegung werden im Konzernabschluss die mittelbar über die Versorgungseinrichtung zugerechneten Pensionsverpflichtungen vollständig angesetzt. Darüber hinaus bestehen Unterschiede im zugrunde gelegten Diskontierungssatz. Im Zeitablauf kommt es deshalb zu Abweichungen bei der jährlichen Dotierung der Pensionsrückstellungen.

IFRS 16

In den Einzelabschlüssen der Gesellschaften werden in der Gewinn- und Verlustrechnung der Aufwand aus Operating-Leasingverhältnissen unter den Posten Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen ausgewiesen. Seit dem 1. Januar 2019 werden im Konzernabschluss stattdessen Abschreibungen auf das Nutzungsrecht und Zinsaufwendungen für die Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen. Ein Leasingnehmer erfasst ein Nutzungsrecht (right-of-use asset), das sein Recht auf die Nutzung des zugrunde liegenden Vermögenswertes darstellt, sowie eine Schuld aus dem Leasingverhältnis, die seine Verpflichtung zu Leasingzahlungen darstellt. Das Nutzungsrecht wird über die Vertragslaufzeit linear abgeschrieben.

Unterschiede bei der Bilanzierung sonstiger Rückstellungen

Es handelt sich um Ergebnisverschiebungen, die im Wesentlichen aus der restriktiveren Bilanzierung von Verpflichtungsrückstellungen im IFRS-Konzernabschluss resultieren. Ferner führen die Einbeziehung künftiger Ereignisse in der IFRS-Rechnungslegung sowie unterschiedliche Abzinsungspraktiken zu Bewertungsabweichungen.

Latente Steuern

Aktivische und passivische Steuerüberhänge werden in der Segmentberichterstattung nicht berücksichtigt.

Konzernabschlussspezifika

Bei dem Überleitungsposten zu den Segmenterlösen handelt es sich im Wesentlichen um Außenumsätze der im Konzernabschluss nicht konsolidierten Tochterunternehmen. Vergleichbare Sachverhalte schlagen sich auch in dem gleichlautenden Überleitungsposten zum Segmentergebnis nieder.

Verlustübernahme

Die im Einzelabschluss der ÜSTRA gezeigte Verlustübernahme im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der VVG wird im Konzernabschluss als Einstellung in die Kapitalrücklage ausgewiesen.

Veränderung des Konsolidierungskreises

Wir verweisen auf Abschnitte 3 sowie 5.2. Aufgrund des Verkaufs von 10% der Anteile an protec und ÜSTRA Reisen ergab sich aus Konzernsicht ein Ertrag in Höhe von 3.588 Tsd. €

6. Angaben zu einzelnen Sachverhalten in der Berichtsperiode

Zusätzliche Erläuterungen zu Finanzinstrumenten

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Klassifizierung und Methoden der Ausbuchung sind identisch zum 31. Dezember 2020.

i. Ansatz und Bewertung

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und ausgegebene Schuldinstrumente werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Alle anderen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden erstmals am Handelstag erfasst, wenn das Unternehmen Vertragspartei nach den Vertragsbestimmungen des Instruments wird.

Ein finanzieller Vermögenswert (außer einer Forderung aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungs Komponente) oder eine finanzielle Verbindlichkeit wird beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) bewertet. Bei einem Posten, der nicht zu FVTPL bewertet wird, werden die Transaktionskosten, die direkt seinem Erwerb bzw. seine Ausgabe zurechenbar sind, hinzugerechnet bzw. abgezogen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungs Komponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert eingestuft und bewertet. Eine finanzielle Verbindlichkeit wird zu FVTPL eingestuft, wenn sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft wird, ein Derivat ist oder beim Erstansatz als ein solches designiert wird. Für den Konzern ist lediglich der Ansatz der fortgeführten Anschaffungskosten einschlägig.

Gewinn und Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten stellen im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Darlehen dar und werden im Zinsergebnis erfolgswirksam erfasst.

ii. Wertminderungen

Für die Bemessung von Wertminderungen wendet der Konzern ein Modell an, mit dem die erwarteten Kreditausfälle finanzieller Vermögenswerte ermittelt werden. Ausgangspunkt des Modells ist die Analyse der tatsächlichen historischen Ausfallraten, die bei gegebener Relevanz unter Berücksichtigung zukunftsgerichteter Informationen und der Einflüsse aktueller Veränderungen im makroökonomischen Umfeld angepasst werden. COVID-19 hat im Berichtszeitraum zu keinen höheren Ausfällen geführt. Der Konzern geht auch für die Zukunft davon aus, dass sich keine Auswirkungen ergeben. Grundsätzlich erforderten diese Annahmen Ermessensentscheidungen.

Das Wertminderungsmodell wird auf finanzielle Vermögenswerte angewendet, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden – mit Ausnahme von als Finanzanlagen gehaltenen Dividendenpapieren – sowie auf vertragliche Vermögenswerte.

Grundsätzlich sind gem. IFRS 9 erwartete Verluste auf Basis eines 3-stufigen Ansatzes zu ermitteln (allgemeiner Ansatz). In den Anwendungsbereich fallen Zahlungsmittel und sonstige finanzielle Vermögenswerte, die hieraus erwarteten Verluste sind jedoch für den Konzern von untergeordneter Bedeutung. Für die kurzfristigen Termingeldanlagen besteht eine Einlagensicherung.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsvermögenswerte hat der Konzern den vereinfachten Ansatz angewendet und die Wertberichtigungen stets in Höhe der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) bemessen.

Finanzielle Vermögenswerte mit beeinträchtigter Bonität

Der Konzern schätzt zu jedem Abschlussstichtag ein, ob finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bonität beeinträchtigt sind. Ein finanzieller Vermögenswert ist in der Bonität beeinträchtigt, wenn ein Ereignis oder mehrere Ereignisse mit nachteiligen Auswirkungen auf die erwarteten zukünftigen Zahlungsströme des finanziellen Vermögenswertes auftreten. Der Konzern stuft einen finanziellen Vermögenswert als in der Bonität beeinträchtigt ein, wenn er über 360 Tage überfällig ist.

Der Konzern betrachtet einen finanziellen Vermögenswert als ausgefallen, wenn der finanzielle Vermögenswert mindestens 360 Tage überfällig ist und entsprechende Informationen über einen wahrscheinlichen Ausfall vorliegen.

Abschreibung

Der Bruttobuchwert eines finanziellen Vermögenswertes wird abgeschrieben, wenn der Konzern nach angemessener Einschätzung nicht davon ausgeht, dass der finanzielle Vermögenswert ganz

oder teilweise realisierbar ist. Im Konzern ist dies der Fall, wenn davon auszugehen, dass aus einem Insolvenzverfahren keinerlei Rückflüsse zu erwarten sind.

In folgender Tabelle werden die Buchwerte, Wertansätze nach IFRS 9 und beizulegenden Zeitwerte zum 30. Juni 2021/31. Dezember 2020 dargestellt:

	Übrige Finanzanlagen		Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		Sonstige finanzielle Vermögenswerte		Summe	
	30.06.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €	30.06.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €	30.06.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €	30.06.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €	30.06.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €
zu fortgeführten Anschaffungskosten	-88	2	13.401	9.845	40.605	29.060	40.605	64.407	94.523	103.314
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert (davon marktgängige Kapitalanlagen)	16.124 (15813)	15.847 (15.761)	0	0	0	0	0	0	16.124 (15.813)	15.847 (15.761)
Buchwert, entspricht dem beizulegenden Zeitwert	16.036	15.849	13.401	9.845	40.605	29.060	40.605	64.407	57.526	119.161

Über erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten verfügt der Konzern nicht. Es existieren ebenfalls keine finanziellen Vermögenswerte, die als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert eingestuft worden sind. Sicherungsverhältnisse bestehen nicht.

Die ÜSTRA hält Kapitalanlagen, unter anderem in verpfändeten Fondsanteilen (zum Zwecke der Sicherung der Wertkonten), deren beizulegender Zeitwert durch die auf einem aktiven Markt veröffentlichten Marktpreise (FVTPL) bestimmt wird (Stufe 1), sowie Termingeldanlagen.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden bei Banken oder Finanzinstituten hinterlegt. Der Konzern geht davon aus, dass seine Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf Grundlage der externen Ratings der Banken und Finanzinstitute und insbesondere auf Grundlage eines Einlagensicherungsfonds ein geringes Ausfallrisiko aufweisen.

Die Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie für die sonstigen finanziellen Vermögenswerte stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

Beizulegender Zeitwert

Alle Vermögenswerte und Schulden, für die der beizulegende Zeitwert bestimmt oder im Abschluss ausgewiesen wird, werden in die nachfolgend beschriebene Fair-Value-Hierarchie gem. IFRS 13 eingeordnet, basierend auf dem Input-Parameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist:

- Stufe 1 – In aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Schulden notierte (nicht berichtigte) Preise;
- Stufe 2 – Bewertungsverfahren, bei denen der Input-Parameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist, auf dem Markt direkt oder indirekt beobachtbar ist;

- Stufe 3 – Bewertungsverfahren, bei denen der Input-Parameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist, auf dem Markt nicht beobachtbar ist.

Im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Stufen stattgefunden.

Der Konzern erfasst Umgruppierungen zwischen verschiedenen Stufen der Fair Value-Hierarchie zum Ende der Berichtsperiode, in der die Änderung eingetreten ist.

Im Konzern werden lediglich Fondsanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für alle anderen Vermögenswerte und Schulden entspricht der Buchwert näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die ÜSTRA hält Kapitalanlagen, unter anderem in verpfändeten Fondsanteilen (zum Zwecke der Sicherung der Wertkonten), deren beizulegender Zeitwert durch die auf einem aktiven Markt veröffentlichten Marktpreise (FVTPL) bestimmt wird (Stufe 1), sowie Termingeldanlagen.

Kreditrisiko

Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Das Ausfallrisiko entsteht grundsätzlich aus den Finanzanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Flüssige Mittel und sonstige finanzielle Vermögenswerte des Konzerns.

Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte

Im Konzern werden Wertberichtigungen im Wesentlichen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte gebildet. Für Zahlungsmittel und sonstige finanzielle Vermögenswerte sind die erwarteten Verluste hingegen von untergeordneter Bedeutung.

Da Entgelte für die Erbringung von Personenbeförderungsleistungen in wesentlichem Umfang im Voraus vereinnahmt werden, sind die mit dem operativen Geschäft verbundenen Adressenausfallrisiken insgesamt als nicht signifikant anzusehen. Größere Einzelforderungen richten sich in der Regel gegen Personen, die der öffentlichen Hand nahestehen und von zweifelsfreier Bonität sind. Bei den übrigen breit gestreuten Debitoren mit privatwirtschaftlichem Hintergrund besteht das Forderungsmanagement im Wesentlichen in der Festlegung von Kreditlinien und einem konsequenten Mahnwesen. Diese Forderungen entfallen im Wesentlichen auf Forderungen aus der Leistungserbringung der TransTecBau und der ÜSTRA Reisen gegenüber fremden Dritten. Eine gesonderte Besicherung durch Versicherungen o. ä. erfolgt indes nicht.

Die allgemein eingeräumten Zahlungsziele sind abhängig von der Art der fakturierten Leistung. Fakturierungen von Leistungen des Verkehrs- und Transportsegments im Rahmen des Fahrkartenverkaufs sowie von sonstigen Dienstleistungen sind im Allgemeinen mit einem Zahlungsziel von 14 Tagen versehen. Bei Werkstattleistungen, Beratungs- und Ingenieurleistungen sowie bei Ausgleichsansprüchen gegen die öffentliche Hand bzw. der öffentlichen Hand nahestehenden Personen bestehen dagegen unterschiedliche, teilweise von Nebenbedingungen abhängige Fälligkeitsabreden.

Ausfallsgefährdete Forderungen werden in Form einer Kombination von standardisierten und individuellen Analysetechniken identifiziert. Im Wesentlichen werden Verkehrs- und Transportleistungen erbracht, hier erwirbt der Kunde durch Zahlung sein Ticket. Risiken im darüber hinaus gehenden Forderungsbestand wird durch die Bildung einer portfoliobasierten Wertberichtigung Rechnung getragen. Der Konzern wendet den vereinfachten Wertminderungsansatz gemäß IFRS 9 an, somit werden die über die Vertragslaufzeit erwarteten Kreditverluste berücksichtigt. Ausgangspunkt des Wertminderungsmodells ist eine Analyse der tatsächlichen historischen Ausfallraten. Diese historischen Ausfallraten werden bei gegebener Relevanz unter Berücksichtigung zukunftsgerichteter Informationen und der Einflüsse aktueller Veränderungen im makroökonomischen Umfeld angepasst. Aufgrund äußerst geringer, bonitätsbedingter Forderungsausfälle in der Vergangenheit wird der erwartete Kreditverlust derzeit für das Gesamtportfolio an Forderungen des Konzerns ermittelt. Die historischen Ausfallraten werden aber regelmäßig analysiert, um bei Bedarf eine differenzierte Vorgehensweise für unterschiedliche Portfolios anzuwenden. Auf dieser Grundlage wurde, wie auch im Vorjahr, eine portfoliobasierte Wertberichtigung von 1% erfasst (101 Tsd. €).

Überdies werden Wertberichtigungen im Rahmen individueller Würdigungen vorgenommen. Ein wesentliches Kriterium ist in diesem Zusammenhang die Überfälligkeit. Dabei gelten grundsätzlich Forderungen als in ihrer Bonität beeinträchtigt, wenn sie ohne entsprechende Fälligkeitsabrede nach einem Jahr nicht beglichen worden sind. Sofern sich in Zusammenhang mit eingeleiteten Inkassobemühungen die Bonität eines Schuldners als zweifelhaft herausstellt oder der Konzern Kenntnis von der Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen eines Schuldners erlangt, gilt der Schuldner als ausgefallen und es werden nach individuellen Erfordernissen auch zu einem früheren Zeitpunkt individuelle Wertberichtigungen gebildet.

Unverzinsliche finanzielle Verpflichtung

Die ÜSTRA hat eine Bürgschaft zugunsten von Gläubigern einer nicht konsolidierten Beteiligungsgesellschaft abgegeben, welche die Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. - Passerelle KG, Hannover, (im Folgenden: HRG) (120 Tsd. €) betreffen. Die maximale Ausfallrisikoposition entspricht dem Bürgschaftsvolumen zum Bilanzstichtag von 120 Tsd. € (Vorjahr: 120 Tsd. €). Zurzeit wird nicht von einer Inanspruchnahme ausgegangen, so dass von einer Risikovorsorge durch Bildung einer Rückstellung abgesehen wurde.

(1) Anlagevermögen

Im Berichtsjahr ergaben sich bei den Fahrzeugen für Personenverkehr inkl. der Umbuchungen aus den geleisteten Anzahlungen Zugänge von 1.815 Tsd. €. Die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau haben sich durch Zugänge um 2.766 Tsd. € erhöht. Aufgrund eines Brands in einem Busdepot sind Abgänge mit einem Buchwert von 2.688 Tsd. € zu verzeichnen gewesen. Aufgrund der Nähe zum Stichtag und der Schwere des Brandschadens war eine Würdigung durch die Versicherung noch nicht möglich gewesen, sodass zum Stichtag keine Erstattung aktiviert wurde.

Zum Stichtag sind Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 im Sachanlagevermögen von 25.687 Tsd. € (31. Dezember 2020: 26.546 Tsd. €) aktiviert. Ein wesentlicher Teil der Nutzungsrechte entfällt auf den Flächennutzungsvertrag. Der Flächennutzungsvertrag setzt sich aus einer jährlich fixen Vergütung von 1.000 Tsd. € und einer an das Spatenergebnis Stadtbahn geknüpften, variablen Komponente zusammen. Der Vertrag verlängert sich jeweils um ein Jahr, sofern er nicht mit einer Frist von 12 Monaten vor seinem Auslaufen schriftlich gekündigt wird. Aktuell ist keine Kündigung geplant. Daher geht der Konzern von einer Laufzeit von 20 Jahren aus, was der Restlaufzeit des ÖDA entspricht. Wir verweisen hierfür auch auf Abschnitt 5. (25). Gemäß IFRS 16.38 (b) i.V.m. 16.27 (b) sind die variablen Leasingzahlungen im Fall der ÜSTRA nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit zu berücksichtigen und werden weiterhin in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der das eingetretene Ereignis die Zahlung auslöst.

(2) Joint Venture

Im Berichtszeitraum wurden wie unter Punkt 3 beschrieben jeweils 10% der Anteile der protec und ÜSTRA Reisen an die regiobus Hannover mit Wirkung zum 31. März 2021 veräußert.

Hieraus ergab sich aus Konzernsicht unter Anwendung der Fair-Value-Bewertung zum Zeitwert eingebuchter Ertrag aus der Entkonsolidierung von 3.589 Tsd. €, welcher in den sonstigen betrieblichen Erträgen gezeigt wird. Gleichzeitig wurden 5.548 Tsd. € Anteile an Joint Venture Unternehmen (protec und ÜSTRA Reisen) eingebucht. Die Folgebewertung erfolgt unter Anwendung der at Equity-Methode.

Aus der Bewertung resultiert ein Unterschiedsbetrag von 2.787 Tsd. € für die Protec, bei der ÜSTRA Reisen beträgt der Unterschiedsbetrag 443 Tsd. €.

(3) Finanzanlagen

Die übrigen Finanzanlagen enthalten im Wesentlichen Fondsanteile, die gemäß IFRS 9 in der Kategorie FVTPL ergebniswirksam bilanziert werden.

Die nicht marktgängigen Beteiligungswerte werden aus Wesentlichkeitsgründen weiterhin zu Anschaffungskosten bewertet.

(4) Vertragsvermögenswerte/Forderungen aus Fertigungsaufträgen

Bei den Forderungen aus Fertigungsaufträgen handelt es sich um „Vertragsvermögenswerte“ im Sinne des IFRS 15.

(5) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und diese zugehörigen Schulden wurden zum 31. Dezember 2020 nach IFRS 5 bewertet und als kurzfristig ausgewiesen.

Langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen, die Vermögenswerte und Schulden umfassen, werden als zur Veräußerung gehalten oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn es höchstwahrscheinlich ist, dass sie überwiegend durch Veräußerung oder Ausschüttung und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert werden.

Im Allgemeinen werden diese Vermögenswerte oder die Veräußerungsgruppe zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Wertminderungsaufwendungen bei der erstmaligen Einstufung als zur Veräußerung gehalten oder zur Ausschüttung gehalten und spätere Gewinne und Verluste bei Neubewertung werden im Gewinn oder Verlust erfasst. Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und jedes nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald sie als zur Veräußerung gehalten oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft sind.

(6) Pensionsrückstellungen

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens. Wie auch bereits im Vorjahr, wurden die Richttafeln 2018 G von K. Heubeck berücksichtigt. Die weiteren bei der Ermittlung der Pensionsverpflichtungen zugrunde gelegten versicherungsmathematischen Bewertungsparameter entsprechen mit Ausnahme des Diskontierungszinssatzes von 1,15% (31. Dezember 2020: 0,75%) denen zum 31. Dezember 2020. Zum 30. Juni 2021 ergibt sich ein Gesamtverpflichtungsumfang von 501.460 Tsd. € (31. Dezember 2020: 505.042 Tsd. €). Das vom Verpflichtungsumfang abgesetzte Planvermögen, das im Wesentlichen aus Schuldinstrumenten, Immobilien und Bankguthaben besteht, wird zum 30. Juni 2021 mit 198.638 Tsd. € (31. Dezember 2020: 173.112 Tsd. €) bewertet. Somit ergibt sich eine Netto-Pensionsverpflichtung von 302.822 Tsd. € (31. Dezember 2020: 331.930 Tsd. €). Die verbleibenden Dienstzeitaufwendungen von 8.798 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 6.643 Tsd. €) und Zinsaufwendungen von 1.818 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 2.278 Tsd. €) sind im Personalaufwand enthalten. Aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes reduziert sich die Pensionsverpflich-

tung. Der Ausweis aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt im sonstigen Ergebnis in Höhe von 19.413 Tsd. €.

(7) Übrige Rückstellungen

Der Posten besteht überwiegend aus Rückstellungen und drohende Verluste. Die übrigen Rückstellungen befinden sich mit 27.481 Tsd. € über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2020: 23.605 Tsd. €).

(8) Kurz- und Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Im ersten Halbjahr 2021 wurde kein weiteres Darlehen aufgenommen.

(9) Kurz- und Langfristige sonstige Verpflichtungen

Die sonstigen Verpflichtungen enthalten aus der Passivierung von Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 1. Januar 2019, die unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben werden.

Die Leasingverbindlichkeiten betragen zum 30. Juni 2021 24.073 Tsd. € (31. Dezember 2020: 24.589 Tsd. €), davon kurzfristige Leasingverpflichtungen 1.029 Tsd. €.

(10) Umsatzerlöse

	01.01 bis 30.06.2021 Tsd. €	01.01 bis 30.06.2020 Tsd. €
Verkehrs- und Transportleistungen	75.154	88.512
Beratungs- und Ingenieurleistungen	3.093	2.405
Sonstige Dienstleistungen	544	1.006
	<u>78.791</u>	<u>91.923</u>

Die Umsatzerlöse mit externen Kunden (Außenumsätze) gliedern sich nach der Art der erbrachten Leistungen wie folgt:

	01.01. bis 30.06.2021 Tsd. €	01.01. bis 30.06.2020 Tsd. €
Linien- und Gelegenheitsverkehr	56.407	72.491
Erträge aus Instandhaltungsvertrag	11.403	10.979
Erträge aus weiterberechneten Kosten	5.610	3.972
Bautechnische Planungs- und Beratungsleistungen	3.333	1.895
Mieten und Pachten	971	814
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	544	1.006
Reklameflächenvermietung	524	767
	<u>78.791</u>	<u>91.923</u>

Die Geschäftsaktivitäten des Konzerns sind ausschließlich inlandsbezogen. Umsatzerlöse mit externen Kunden in Drittländern werden nicht getätigt. Über langfristige Vermögenswerte, die außerhalb Deutschlands liegen, verfügt der Konzern nicht.

Sämtliche Umsatzerlöse werden zeitraumbezogen erbracht.

(11) Sonstige betriebliche Erträge

Zudem hat der Konzern Zuwendungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 5.192 Tsd. € erhalten.

(12) Eventualverbindlichkeiten

Wesentliche Veränderungen gegenüber den Verhältnissen zum 31. Dezember 2020 haben sich nicht ergeben.

(13) Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen

Beziehungen zur Muttergesellschaft

Die Beziehungen zur Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover, beschränken sich unverändert auf die typischerweise im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vorzunehmenden organschaftlichen Steuerverrechnungen sowie auf die Ergebnisabführung. Die ÜSTRA hat von der VVG Abschlagszahlungen auf das für das Geschäftsjahr 2021 erwartete handelsrechtliche Jahresergebnis in Höhe von 20.874 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 15.234 Tsd. €) erhalten.

Sonstige Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen

Aus der Erbringung von Leistungen des Segments „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ an die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra), Betreiberin des Schienennetzes, wurden Umsatzerlöse in Höhe von 3.372 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 2.818 Tsd. €) erzielt.

Daneben wurden Umsatzerlöse in Höhe von 11.403 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 10.979 Tsd. €) aus dem mit der infra geschlossenen Instandhaltungsvertrag erzielt, der die Inspektion, die Wartung sowie die Instandsetzung der Schieneninfrastrukturanlagen umfasst.

Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur bestehen zwischen ÜSTRA und der Schwestergesellschaft infra gegenseitige Leistungsbeziehungen. Die für den Betrieb der Stadtbahnen notwendigen Schieneninfrastrukturanlagen stehen nicht im Eigentum der ÜSTRA. Diese werden von der infra zur Nutzung für den Fahrbetrieb im Personennahverkehr überlassen. Im Anlagen-Nutzungsvertrag hat sich die ÜSTRA gegenüber der infra verpflichtet, zuzüglich zu einem Fixbetrag von 1.000 Tsd. € , welcher quartalsweise in Höhe von 250 Tsd. € gezahlt wird, einen Betrag von 50,0% des in der Sparte Stadtbahn erwirtschafteten Gewinns nach Feststellung des Jahresabschlusses an die infra als Pacht zu zahlen. Im Berichtszeitraum sind im Rahmen des mit der infra bestehenden Anlagennutzungsvertrags Nutzungsentgelte in Höhe von 500 Tsd. € gezahlt worden. Die Aufwendungen verteilen sich auf Abschreibungen auf das Right of use in Höhe von 433 Tsd. € und Zinsaufwand in Höhe von 116 Tsd. €.

Unverändert werden innerhalb des Konzernverbunds der VVG Energiebeschaffungen getätigt, die zu einem entsprechenden Materialaufwand in Höhe von 5.171 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 5.600 Tsd. €) führen.

Ferner unterhält der Konzern Beziehungen zur Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V., die in erster Linie die Einlage liquider Mittel in das Kassenvermögen betreffen. Die im Berichtszeitraum zugeführten und zur Deckung des Liquiditätsbedarfs für die laufenden Pensionszahlungen bestimmten Bareinlagen in Höhe von 5.279 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 5.409 Tsd. €) führen zu einer entsprechenden Reduktion der Pensionsrückstellungen und haben damit keine Ergebnisauswirkungen. Darüber hinaus bestehen zur Versorgungseinrichtung laufende Geschäftsbeziehungen aus der Anmietung von Räumlichkeiten und der Weiterbelastung von Kostenanteilen, die sich hinsichtlich des Umfangs und der Bedingungen gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 nicht wesentlich verändert haben.

7. Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode

Es haben keine Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode stattgefunden.

Hannover, den 30. September 2021

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hannover, den 30. September 2021

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke