



ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

Konzernabschluss
zum 31. Dezember 2020

und

Konzernlagebericht für
das Geschäftsjahr 2020

INHALTSVERZEICHNIS

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020	3
Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020	46
▪ Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020	46
▪ Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020	48
▪ Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020	49
▪ Konzern-Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2020	50
▪ Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2020	51
Anlage 1 - Entwicklung der Anlagenwerte zum 31. Dezember 2020	111
Anlage 2 - Entwicklung der Anlagenwerte zum 31. Dezember 2019	113

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover
Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020**

1. Grundlagen des Konzerns	5
2. Wirtschaftsbericht	8
2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung	8
2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2020	12
2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen	12
2.2.1.1 ÜSTRA.....	12
2.2.1.2 ÜSTRA Reisen	19
2.2.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen	20
2.2.3 Sonstige Dienstleistungen	20
2.2.3.1 protec	20
2.2.3.2 RevCon	21
2.2.3.3 Gehry-Tower.....	21
2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	22
2.3.1 Ertragslage.....	22
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage.....	24
3. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risikomanagement-systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess	27
4. Chancen- und Risikobericht.....	27
4.1 Chancen- und Risikomanagementsystem	27
4.2 Verkehrs- und Transportleistungen	29
4.2.1 ÜSTRA	29
4.2.1.1 Zukünftige Entwicklungen im NGVFG.....	30
4.2.1.2 Leistungswirtschaftliche Chancen und Risiken	30
4.2.1.3 Personal	31
4.2.1.4 Informationstechnik.....	31
4.2.1.5 Finanzwirtschaftlicher Bereich.....	32
4.2.2 ÜSTRA Reisen	32
4.3 Beratungs- und Ingenieurleistungen	32
4.4 Sonstige Dienstleistungen	33
4.4.1 protec	33
4.4.2 RevCon	33
4.4.3 Gehry-Tower.....	34
4.5 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands.....	34
5. Erklärung zur Unternehmensführung.....	34
5.1 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats zu den Empfehlungen der Regierungskommission Corporate Governance Kodex	34
5.2 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken.....	35
5.3 Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und Zusammensetzung und Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse	36
5.4 Angaben zur Geschlechterquote im Aufsichtsrat und zu den Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands	38
5.5 Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht gemäß CSR-RichtlinieUmsetzungs-gesetz.. 38	
5.6 Angaben zur Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat.....	39
6. Sonstige Berichte	39

6.1	Vergütungsbericht	39
6.2	Übernahmerechtliche Angaben nach § 315 Abs. 4 HGB	39
6.3	Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit (Entgeltbericht).....	41
7.	Prognosebericht	41
7.1	Verkehrs- und Transportleistungen	41
7.1.1	ÜSTRA.....	41
7.1.2	ÜSTRA Reisen	42
7.2	Beratungs- und Ingenieurleistungen	43
7.3	Sonstige Dienstleistungen	43
7.3.1	protec	43
7.3.2	RevCon	44
7.3.3	Gehry-Tower	44

Hinweis: Im Interesse der Lesbarkeit verzichten wir darauf, in jedem Fall explizit die weibliche und die männliche 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 nicht verändert. Es ist jedoch über eine Veränderung ab 2021 entschieden worden, welche mit hoher Wahrscheinlichkeit umgesetzt wird:

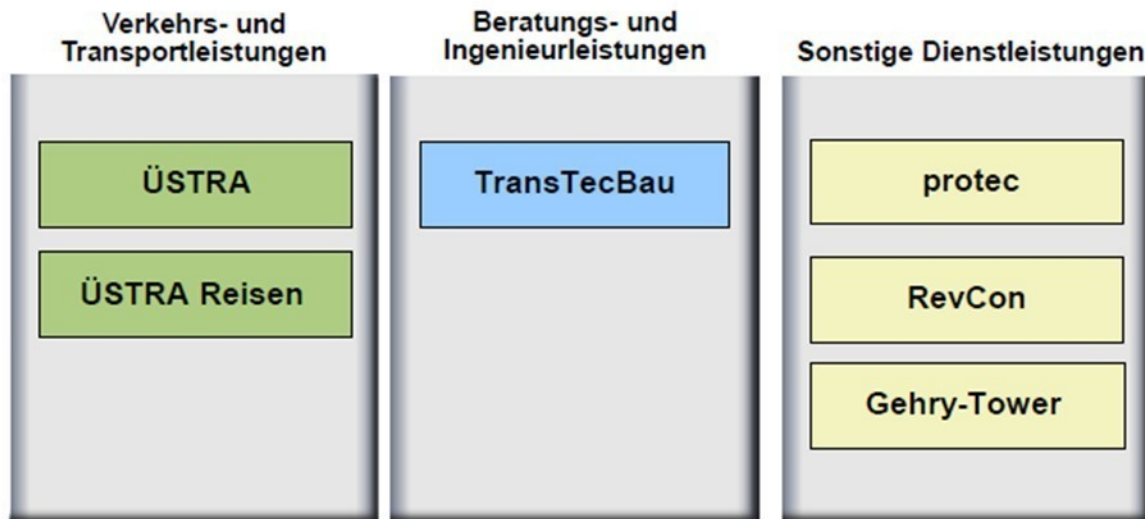
Um künftig eine engere Zusammenarbeit der beiden ÖPNV-Unternehmen ÜSTRA und regiobus zu stärken, ist ein Kooperationsprojekt entstanden. Ziel ist es, insbesondere eine gemeinsame Außendarstellung zu gewährleisten, eine Vereinfachung und Optimierung der Prozesse für den Kunden zu erreichen und die Qualität des Kundenerlebnisses zu steigern.

Vor diesem Hintergrund hat der Lenkungskreis die Veräußerung von jeweils 10 % der Geschäftsanteile an den beiden Tochterunternehmen protec service GmbH, Hannover (protec) und ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover, (ÜSTRA Reisen) von der ÜSTRA an die regiobus Hannover GmbH, Hannover (regiobus) empfohlen.

Am 4. Dezember 2020 ist der Aufsichtsrat der ÜSTRA dieser Empfehlung nachgekommen, weshalb die beiden Gesellschaften als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte dargestellt werden, da ein Verkauf in den nächsten zwölf Monaten höchstwahrscheinlich ist. Die Veräußerung der 10%-igen Geschäftsanteile des Tochterunternehmens protec an die regiobus wurde im März 2021 bereits vollzogen.

Der Gesellschaftsvertrag sieht in wesentlichen Teilen für die Gesellschafterbeschlüsse ein Einstimmigkeitserfordernis vor, sodass die regiobus über die 10-%ige Beteiligung hinausgehend für die wesentlichen Entscheidungen eine gemeinsame Beherrschung mit der ÜSTRA eingeräumt wird. Aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Vereinbarungen sind die Voraussetzungen des IFRS 10 nicht erfüllt, sodass die ÜSTRA Reisen und protec ab dem Zeitpunkt des Verkaufs der Anteile nicht mehr vollkonsolidiert werden. Die Gesellschaften werden dann im Rahmen einer at-Equity Konsolidierung bilanziert.

Der ÜSTRA Konzern ist 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 wird die ÜSTRA Reisen zugeordnet. Das Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ beinhaltet die Geschäftstätigkeit der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover (TransTecBau). Das Segment „Sonstige Dienstleistungen“ umfasst die Aktivitäten der protec, der RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover, (RevCon) sowie der Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover, (Gehry-Tower).

Die ÜSTRA ist ein börsennotiertes Verkehrsunternehmen und betreibt mit ihren Kraftomnibussen (KOM) und Stadtbahnen das Stadtbus- und Stadtbahnliniennetz in der Landeshauptstadt Hannover sowie den umliegenden Städten und Gemeinden der Region Hannover. Durch ein Tochterunternehmen ist sie auch für die Maschseeschifffahrt in der Landeshauptstadt zuständig. Die ÜSTRA ist Partner im Verkehrsverbund Großraum-Verkehr Hannover (GVH), dem zweitältesten Verkehrsverbund in Deutschland. Als Mobilitätsdienstleisterin mit rund 170 Millionen Fahrgästen im Jahr ist sie im GVH ein leistungsstarker und umweltfreundlicher Partner für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Mit ihren Bahnen und Bussen fahren mehr als 470.000 Menschen täglich. Mit über 40 Millionen Wagenkilometern pro Jahr (Bahn und Bus) und mehr als 2.200 Beschäftigten befördert die ÜSTRA die Hannoveraner und die Gäste der Stadt tagsüber im 10-Minuten-Takt sicher und zuverlässig in der Innenstadt. Sie ist damit in der Landeshauptstadt Hannover mit ihren Leistungen das Rückgrat einer effizienten und klimaschonenden öffentlichen Mobilität.

Dass die Menschen im Großraum Hannover für alle Busse und Bahnen nur einen Fahrschein benötigen und die Verkehrsmittel anhand von aufeinander abgestimmten Fahrplänen verkehren, dafür steht der GVH. Mehrheitsgesellschafter des GVH ist die Region Hannover, welche 51 % der Gesellschaftsanteile hält. Die weiteren 49 % der Gesellschaftsanteile an dieser Kooperation werden zusammen von den Verkehrsunternehmen ÜSTRA, regiobus sowie den Eisenbahnunternehmen DB Regio AG, metronom Eisenbahngesellschaft mbH, erixx GmbH und WestfalenBahn GmbH gehalten.

Die Region Hannover übt darüber hinaus die Funktion des Aufgabenträgers für den hiesigen Nahverkehr aus. Und das nicht nur für die Landeshauptstadt Hannover, sondern für alle 21 Städte und Gemeinden in der Gebietskörperschaft des Großraumes Hannover.

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

Zur Gewährleistung einer EU-rechtskonformen Vertragsbeziehung zwischen dem Aufgabenträger Region Hannover und dem Verkehrsunternehmen ÜSTRA, hat die Region Hannover die ÜSTRA auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) im Sinne der VO (EG) 1370/2007 betraut. Mit Wirkung vom 25. September 2015 erbringt die ÜSTRA auf dieser Rechtsgrundlage die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehren im ÖPNV durch Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und Stadtbahnen im Tarifgebiet des GVH. Der ÖDA umfasst alle bis dahin von der ÜSTRA betriebenen Linien (Linienbündel „Stadt Hannover“) und hat eine Laufzeit von 22½ Jahren. Er endet am 24. März 2038. Für den gleichen Zeitraum hat die Genehmigungsbehörde, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), die Liniengenehmigungen für das Linienbündel „Stadt Hannover“ erteilt.

Die ÜSTRA Reisen betreibt Linienverkehre, überwiegend als Subunternehmer für die ÜSTRA, ein Reisebüro und die Maschseeschiffahrt.

Gegenstand der TransTecBau sind die Planung und ingenieurtechnische Bearbeitung von Verkehrsanlagen. Zusätzlich wird die Kompetenz im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ständig erweitert. Das Leistungsspektrum deckt die Bereiche Infrastrukturplanung, Bauherrenaufgaben, Betriebstechnik, Vermessung und Projektsteuerung ab.

Die protec erbringt Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Schutz von Personen und Objekten sowie Facilitymanagement, Reinigung und Parkraumbewirtschaftung.

Als Dienstleister für Revisionstätigkeiten erbringt die RevCon Prüfungs- und Beratungsdienstleistungen, welche darauf ausgerichtet sind, Mehrwerte zu schaffen und die

Geschäftsprozesse ihrer Mandanten zu verbessern. Schwerpunkte der Tätigkeiten sind dabei, neben der Beratung, die kaufmännische Revision, die IT-Revision, die Wahrnehmung von Aufgaben des Datenschutzbeauftragten sowie die Technische- und Baurevision einschließlich der Vergabekontrolle.

Die Gehry-Tower betreibt und vermietet das nach den Plänen des Architekten Frank Gehry errichtete Gebäude Goethestraße 13a/Reuterstraße 8 in Hannover.

Der Schwerpunkt der Tätigkeit aller Gesellschaften liegt in der Region Hannover.

Der Kreis der unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen wurde um die Fahrgastmedien Hannover GmbH, Hannover, (FGMH), erweitert.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung

Die deutsche Wirtschaft ist im Corona-Krisenjahr 2020 nach zehnjähriger Wachstumsphase in eine tiefe Rezession geraten: Der Ausbruch der Corona-Pandemie im Frühjahr sowie die zweite Pandemiewelle führten zum Jahresende zu einem Rückgang des preisbereinigten Bruttoinlandsproduktes um 5 %. Auch wenn der Einbruch nicht so stark wie in der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 ist, rutschte der Staatshaushalt tief ins Minus. In 2020 gaben Bund, Länder, Gemeinden und Sozialversicherungen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 158,2 Milliarden € mehr aus als sie einnahmen. Bezogen auf die gesamte Wirtschaftsleistung lag das Haushaltsdefizit bei 4,8 % und stellt damit das zweithöchste Defizit seit der deutschen Wiedervereinigung dar.

Die Corona-Krise hinterließ bzw. hinterlässt in nahezu allen Wirtschaftsbereichen deutliche Spuren, einzig das Baugewerbe legte zu. Anders als in 2009, als der gesamte Konsum die Wirtschaft stützte, gingen die privaten Konsumausgaben in 2020 im Vorjahresvergleich preisbereinigt mit 6 % so stark wie noch nie zurück. Die Konsumausgaben des Staates wirkten mit einem preisbereinigten Anstieg von 3,4 % stabilisierend.

Erstmals seit 2009 verzeichneten in 2020 auch die Exporte und Importe von Waren und Dienstleistungen einen preisbereinigten Rückgang in Höhe von 9,9 % bzw. 8,6 %. Die Inflationsrate 2020 lag bei +0,5 % und damit deutlich niedriger als im Vorjahr (2019: +1,4 %). Im Dezember 2020 lagen die Verbraucherpreise – gemessen als Veränderung des Verbraucherpreisindex (VPI) zum Vorjahresmonat – bei -0,3 % und waren zum fünften Mal im Jahr 2020 negativ. Eine niedrigere Jahresteuersatzrate wurde zuletzt in der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 ermittelt (+0,3 %).

Maßgeblich verbilligten sich in 2020 Energieprodukte gegenüber dem Vorjahr deutlich um 4,8 %. Verantwortlich war neben der Senkung der Mehrwertsteuersätze vor allem der Ölpreisverfall

auf dem Weltmarkt in den ersten Monaten des Jahres, welcher zu Preisrückgängen bei leichtem Heizöl (-25,9 %) und Kraftstoffen (-9,9 %) führte. Strom dagegen verteuerte sich um 3,0 %.

Damit endete aufgrund der Corona-Pandemie auch der bisher über 14 Jahre anhaltende Anstieg der Erwerbstätigkeit. Besonders betroffen waren geringfügig Beschäftigte sowie Selbstständige. Im Bezirk der Agentur für Arbeit Hannover lag die Arbeitslosenquote im Dezember 2020 bei 7,7 % (Vorjahr: 6,2 %).

Die konjunkturelle Erholung im dritten Quartal 2020 wurde durch die erheblichen Beschränkungen ab November und dem im Dezember 2020 erneut verhängten Lockdown vorerst wieder gestoppt.

Auch die Verkehrsbranche wurde von der Corona-Krise stark getroffen. In Deutschland sind in 2020 so wenige Menschen mit Bussen und Bahnen gefahren wie noch nie seit der Wiedervereinigung. Nachdem die Fahrgastzahlen im ersten Lockdown im Frühjahr auf 20 % bis 30 % abgesackt waren, stieg die Nachfrage im August und September 2020 wieder auf 60 % bis 70 % des üblichen Niveaus. Seit Anfang November 2020 jedoch sorgen erneute Ausgangsbeschränkungen, Schulschließungen und Kurzarbeit auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wieder für sinkende Nutzerzahlen. Menschen arbeiten im Homeoffice, Touristen und Großveranstaltungen fallen aus, nach wie vor meiden Pendler und Gelegenheitsnutzer Bus und Bahn, da sie bei der Nutzung ein höheres Ansteckungsrisiko befürchten. Gleichzeitig war bzw. ist der öffentliche Personenverkehr als systemrelevanter Mobilitätsanbieter im Rahmen der Daseinsvorsorge aufgefordert, ein Grundangebot aufrecht zu erhalten.

Da eine solche Ausnahmesituation unternehmerisch dauerhaft nicht finanzierbar ist, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die pandemiebedingten kurz- und mittelfristigen Verluste der Eisenbahnen und ÖPNV-Unternehmen durch die öffentliche Hand ausgeglichen werden.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Koalitionspartner der Bundesregierung im Rahmen eines Konjunkturpaketes im Juni 2020 darauf verständigt, durch eine einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Milliarden € die ÖPNV-Unternehmen im Rahmen eines ÖPNV- Rettungsschirms zu unterstützen. Ergänzend zu diesen Bundesmitteln, wovon rund 200 Mio. € nach Niedersachsen geflossen sind, hat der niedersächsische Landtag am 15. Juli 2020 den zweiten Corona-Nachtragshaushalt beschlossen und zusätzliche Landesmittel für den ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 190 Mio. € bereitgestellt. Damit sollen die coronabedingten Fahrgeldausfälle kompensiert werden.

Aufgrund der anhaltenden Pandemie sind jedoch auch im Jahr 2021 pandemiebedingte Fahrgastrückgänge und Erlösausfälle im ÖPNV zu erwarten. Bund und Länder haben zum Ausgleich auch für diese fehlenden Einnahmen eine Verstetigung der erhöhten Regionalisierungsmittel in Aussicht gestellt, denn der Nahverkehr in Deutschland gilt als systemrelevant. Und trotz der teilweise dramatischen Nachfrageeinbrüche im öffentlichen Verkehr aufgrund der Sorgen im Zusammenhang mit der Verbreitung des Virus, muss für die angestrebte Verkehrs- und Klimawende in einem längeren Zeithorizont gedacht werden. Durch

die Corona-Pandemie und deren nach wie vor nicht restlos absehbaren Folgen, hat sich diese Vision nicht grundlegend geändert.

Bereits zum 1. Januar 2020 wurde auf Grundlage der Beschlüsse zum Klimaschutzprogramm eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Rahmen der Änderungen zum Regionalisierungsgesetz beschlossen. Danach haben die Länder in 2020 insgesamt 150 Mio. € zusätzliche Regionalisierungsmittel erhalten. Unter Berücksichtigung der Dynamisierung dieser Erhöhung und einer erneuten Aufstockung um weitere 150 Mio. € belaufen sich die zusätzlichen Mittel für 2021 bereits auf 302,7 Mio. €, 2022 auf 308,1 Mio. € und 2023 auf circa 463,7 Mio. €. Ab dem Jahr 2024 greift die bestehende Dynamisierung in Höhe von 1,8 %. Für Niedersachsen standen in 2020 rund 761 Mio. € an Regionalisierungsmitteln zur Verfügung, welche aufgrund der Pandemieauswirkungen im Rahmen des „Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets“ in 2020 einmalig nochmals erhöht wurden (s.o.).

Neben diesen finanziellen Aspekten sind in 2020 weitere regulatorische | gesetzgebende bzw. flankierende Maßnahmen im Sinne der Mobilitätswende auf den Weg gebracht bzw. verabschiedet worden.

So hat das Bundeskabinett den Regierungsentwurf zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), respektvoll auch als „Grundgesetz des ÖPNV“ bezeichnet, dem Bundesrat zugeleitet. Mit der PBefG-Novelle wird ein rechtssicherer Rahmen geschaffen, um der kommenden Marktöffnung für neue Mobilitätsformen Rechnung zu tragen, um so das grundsätzlich notwendige Umdenken in der Verkehrsraumnutzung zu flankieren.

Im Rahmen bedarfsgerechter Nahverkehrsmobilität entwickeln sich immer mehr „alternative Bedienformen“ für den Verkehrsmarkt, beispielsweise Anruf-Sammeltaxis, Ruf-Busse bzw. On-Demand-Verkehre. Im Fokus stehen dabei neben dem Einsatz neuer Technologien insbesondere Vermittlungsdienste über App- bzw. Smartphone-Steuerung. Diese neuen Mobilitätsangebote waren den gesetzlich vorgegebenen Typen des PBefG bisher oft nicht eindeutig zuzuordnen.

Des Weiteren hat der Bundesrat am 14. Februar 2020 seine finale Zustimmung zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gegeben. Diese Änderung wurde durch eine Grundgesetzänderung vom 28. März 2019 (Art. 125c GG) möglich.

Auch zwei Gesetzen zur Planungsbeschleunigung wurde zugestimmt. Die Änderungen zum Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz - MgvG) ermöglichen es zukünftig, dass die Umsetzung von wichtigen umweltfreundlichen Verkehrsprojekten beschleunigt wird. Der Bundestag soll ggf. per Gesetz die Genehmigung zu Projekten erteilen können. Das MgvG ist ein Bundesgesetz dessen Gegenstand ein Verfahren ist, um den Neu- und Ausbau sowie die Änderung bestimmter Verkehrsinfrastrukturprojekte nicht mehr durch einen Planfeststellungsbeschluss, sondern durch Gesetz zulassen zu können.

Ebenfalls, um langwierige Planfeststellungsverfahren zu vereinfachen bzw. zu verkürzen, hat die Bundesregierung in 2020 einen weiteren Gesetzentwurf auf den Weg gebracht. Mit den

Änderungen zum "Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich" soll an ausgewählten Pilotprojekten eine schnellere Genehmigung durch Gesetzbeschluss erprobt werden. Die Realisierung von großen Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich nimmt bisher oft sehr viel Zeit in Anspruch. Deshalb wurde dieses Gesetz, bei dem es sich um ein Mantelgesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) und des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) handelt, als ein weiterer Beitrag zur Gestaltung eines klimagerechten Mobilitätssystems auf den Weg gebracht. Es hat etwa zum Ziel, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau von Straßen- und U-Bahnen verschlankt werden. Zudem soll im Fall von notwendigen Ersatzneubauten nicht mehr zwingend ein Genehmigungsverfahren durchgeführt werden müssen. Wird beispielsweise in Zukunft eine bestehende Betriebsanlage für Straßenbahnen erneuert, bedarf das Bauvorhaben keiner weiteren planungsrechtlichen Genehmigung mehr.

Im Oktober 2020 hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) den Verkehrsministern von Bund und Ländern einen Vorschlag zur Umsetzung der Clean Vehicles Richtlinie (CVD) in deutsches Recht gemacht. Ziel ist es, die Vorgaben der EU-Kommission rechtssicher zu erfüllen, ohne die Branche und Kommunen dabei finanziell und organisatorisch zu überfordern.

Nachdem das Europäische Parlament im April 2019 die Richtlinie verabschiedet hat, liegt es derzeit an den Mitgliedsstaaten, die Vorgaben aus Brüssel innerhalb von 24 Monaten in nationales Recht umzusetzen. Da es sich um eine Richtlinie handelt, haben sie Spielraum bei der Ausgestaltung. Die Richtlinie enthält umfangreiche Regelungen für die Beschaffung von Fahrzeugen und ist u.a. gültig für alle Verkehre mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (VO 1370/2007) und für Unternehmen, die an die Vergabeverordnung gebunden sind. Unklar ist bislang, ob die Quoten durch die Sektorenrichtlinie auch für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten. Reisebusse sind von der Richtlinie ausgenommen.

Um die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Busunternehmen und der Kommunen nicht zu überfordern, plädiert der Verband deshalb für eine nationale Quote bei der Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Linienbussen, deren Erfüllung durch ein gemeinsames Branchenregister fortlaufend überprüft wird. Deutschland brauche deshalb eine nationale Beschaffungsquote und keine länder- oder unternehmensspezifische Quotenregelung, so VDV-Präsident Ingo Wortmann.

Für den weiteren Ausbau der Erneuerbaren Energien und das Gelingen der Energiewende hat der Bundestag am 17. Dezember 2020 eine weitere Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) verabschiedet. Das neue EEG tritt am 1. Januar 2021, vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung der EU-Kommission, in Kraft und regelt viele Rahmenbedingungen für den Ausbau der Erneuerbaren Energien neu. Mit dieser EEG-Novelle 2021 wird ein klares Zukunftssignal für mehr Klimaschutz und mehr Erneuerbare Energien gesetzt, in dem erstmals das Ziel der Treibhausgasneutralität noch vor dem Jahr 2050 gesetzlich verankert wurde.

Beschlossen wurde bei der EEG-Umlage auch eine finanzielle Erleichterung für Elektrobusse. Das heißt: In Zukunft werden ab einem Verbrauch von 100 Megawattstunden pro Jahr nur noch 20 % der EEG-Umlage fällig.

2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2020

2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen

2.2.1.1 ÜSTRA

Die Auswirkungen der Pandemie wirken sich auch wesentlich auf die Geschäftsentwicklung des Geschäftsjahres 2020 der ÜSTRA aus.

Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr ist es Aufgabe der ÜSTRA, auch in Zeiten von Einschränkungen des öffentlichen Lebens in enger Abstimmung mit der Region einen stabilen und zuverlässigen Betrieb nachhaltig aufrecht zu erhalten.

Zum Schutz von Kunden sowie Mitarbeitern wurden hierfür individuelle Reinigungs-, Belüftungs- und Abstandskonzepte entwickelt und umgesetzt. In den Fahrzeugen wurde der Fahrgastraum vom Fahrerarbeitsplatz getrennt. Der Einstieg an der vorderen Tür sowie das Bezahlen in den Bussen wurde bis auf Weiteres eingestellt.

Eine herausragende Bedeutung kam der Durchsetzung der Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung in Fahrzeugen, Stationen und an den Haltestellen zu.

Hierfür hat die ÜSTRA ein umfassendes Bündel an Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen präventive Kommunikationsaktivitäten, konkrete Hinweise im Rahmen der Fahrgastinformation bis hin zu Kontrollen, die im Falle von Verweigerern auch Sanktionierungen zur Folge hatten.

Sämtliche Maßnahmen wurden in enger Abstimmung mit der regiobus, dem GVH, den Ordnungsbehörden und der Region Hannover als Aufgabenträger ergriffen und kontinuierlich überprüft und bei Bedarf an die aktuelle Infektions- und Erkenntnislage angepasst. Gleichzeitig fand ein kontinuierlicher Dialog mit Vertretern aus Politik und Medien sowie der Öffentlichkeit statt.

Die Zugänge sämtlicher Busse und Bahnen wurden mit Piktogrammen mit dem Hinweis auf die Maskenpflicht versehen. Zusätzlich weisen Aushänge und regelmäßige Durchsagen in allen Fahrzeugen und Stationen auf das Gebot hin. In den Stationen und an den Haltestellen wurden zudem Hinweise in die Zugzielanzeige eingespielt.

Ergänzend zu den o.g. Maßnahmen der Fahrgastinformation beteiligte sich die ÜSTRA an der bundesweiten VDV-Kampagne „Besser weiter“ zur Sensibilisierung der Fahrgäste für die Maskenpflicht. In Hinblick auf den Schulstart nach den Sommerferien wurde ergänzend dazu eine eigene zielgruppenspezifische Kampagne zur Sensibilisierung von Schülern über Social Media sowie City-Light-Poster in den Stationen mit Testimonials („Werbebotschaftern“) aus Sport und Unterhaltung umgesetzt. Zudem wurden an den ersten Schultagen Maskenscouts an

Schwerpunkthaltestellen in Stadt und Region eingesetzt, die die Schüler persönlich auf die Maskenpflicht hingewiesen haben.

Für die ÜSTRA überwachten insgesamt 110 eigene Kontrolleure sowie Kontrolleure und Sicherheitskräfte der protec die Einhaltung der Maskenpflicht im gesamten Streckennetz. Die Personalstärke wurde aus dem optimalen Kontrollgrad abgeleitet, der für die Wirksamkeit von Fahrkartenkontrollen ermittelt wurde und bei etwa 2 % liegt. Das Fahrpersonal selbst weist Fahrgäste ohne Maske über Durchsagen auf die Maskenpflicht hin. Im Falle von Verweigerern werden gegebenenfalls der Sicherheitsdienst bzw. die Polizei hinzugezogen. Maskenverweigerer werden von der Weiterfahrt ausgeschlossen. Darüber hinaus wurden gemeinsam mit den Ordnungsbehörden großangelegte Schwerpunktkontrollen durchgeführt.

In einer solchen Krise galt und gilt es, neben den Fahrgästen auch die Gesundheit der Mitarbeiter zu schützen. Dies dient in erster Linie der Aufrechterhaltung des Betriebs, welche ohne Personal nicht möglich ist. Dafür wurde ein Bündel von Maßnahmen ergriffen, von denen einige exemplarisch hier aufgeführt sind.

Neben den bereits oben erwähnten räumlichen Abtrennungen von Fahrerstand und Fahrgastraum sowie dem verstärkten Reinigen von Fahrerarbeitsplätzen und sogenannten Kontaktoberflächen, wurden Schutz- und Hygieneartikel sowie Desinfektionsmittel für die Belegschaft beschafft und verteilt. Mehr Kapazitäten für Homeoffice wurden geschaffen, verbunden mit all den Herausforderungen, die damit im Arbeitsalltag aber auch zu Hause in den eigenen vier Wänden einhergehen. Im Kundenzentrum wurden Plexiglasscheiben installiert, externer Publikumsverkehr in den Büro-, Dienst- und Werkstattträumlichkeiten sowie den Kantinen untersagt. Des Weiteren wurde beschlossen, Dienstreisen und Seminare (intern und extern) abzusagen und interne Sitzungen auf das Mindestmaß zu reduzieren. Weiterbildungsangebote und Seminare wurden auf Webinare und Onlineangebote umgestellt, um sich auch so auf die Rahmenbedingungen dieser pandemiebedingten neuen Arbeits- und Lebenssituation einzustellen. Im Rahmen einer Betriebsvereinbarung „Pandemie“, welche gemeinsam mit dem Betriebsrat entwickelt und abgeschlossen wurde, wurde neben den notwendigen Anpassungen im Arbeitsumfeld zum Schutz der Belegschaft, auch der Weg hin zu einem möglichen Antrag auf Kurzarbeit geregelt. Eine besondere Errungenschaft ist die verbindliche Aufstockung des Kurzarbeitergeldes im Falle einer notwendigen Kurzarbeit, von der bisher aber nur geringfügig Gebrauch gemacht werden musste.

So leistet die ÜSTRA auch in diesen schwierigen Zeiten einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie zum Klima- und Gesundheitsschutz in der Region Hannover.

Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr fühlt sich die ÜSTRA nach wie vor insbesondere den Zielen des 2011 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplans „pro Klima“ der Region Hannover und des ebenfalls 2011 beschlossenen „Masterplans Mobilität“ der Stadt

Hannover verpflichtet. Basis hierfür ist auch ein einfaches, leicht verständliches Tarifsystem, insbesondere für Gelegenheitskunden und Auswärtige. Zum 1. Januar 2020 wurde die Tarifstruktur im GVH grundlegend verändert und ist dadurch einfacher und übersichtlicher geworden. Für alle Fahrkarten gibt es einheitlich drei Zonen: die Zone A für die gesamte Stadt Hannover, Zone B für die angrenzenden Städte und Gemeinden (ehemals Umland) und Zone C für die äußeren Bereiche (ehemals Umland). Die Unterscheidung in „Tickets“ und „Cards“ wurde aufgehoben und durch leicht verständliche Namen der Fahrkarten ersetzt. Darüber hinaus gab es verschiedene Vergünstigungen. Begleitet wurde die Reform von einer umfassenden Kommunikationskampagne.

„Weniger Zonen und bessere Angebote ab 2020“, so das Motto der GVH-Tarifreform, welche zum 1. Januar 2020 erfolgreich umgesetzt wurde.

Um den Zugang zum ÖPNV darüber hinaus möglichst einfach zu gestalten, wurde die GVH- App in 2020 komplett neugestaltet. Wesentliche Neuerung ist die Möglichkeit des Kaufs des kompletten GVH-Fahrkartenangebotes inkl. persönlicher Monatskarten. Die Zahlung ist per PayPal, Kreditkarte, Apple Pay und Google Pay möglich. Über eine personalisierbare Startseite gibt es deutliche Verbesserungen bei der Fahrplanauskunft und der Anbindung zu weiteren Modalen wie Stadtmobil und Hallo Taxi.

Mit der Seniorennetz Karte, dem Mieterticket für Wohnungsbaugenossenschaften sowie der Ausweitung der Jugendnetz Karte auf Auszubildende unter 23 Jahre stellt der GVH ab Januar 2021 weitere attraktive Angebote für neue Zielgruppen in den Markt, um die Verkehrswende weiter voranzutreiben. Wichtig dabei ist auch eine engere Verzahnung der einzelnen Verkehrsunternehmen, insbesondere der ÜSTRA und der regiobus. Mit dem Einzug der regiobus in das ÜSTRA-Kundenzentrum am Platz der Weltausstellung im September 2020 haben die hannoverschen ÖPNV-Unternehmen ihren Kundenservice an einer zentralen Stelle in der Innenstadt gebündelt. Sichtbarer Ausdruck der inhaltlichen und räumlichen Nähe ist zudem das neu eingeführte Signet des GVH, das sowohl das Logo der ÜSTRA als auch das der regiobus beinhaltet.

Seit September 2020 sind alle Busse der ÜSTRA mit kostenlosem WLAN für Fahrgäste ausgestattet. Ein entsprechender Service in den Stadtbahnen wird umfänglich voraussichtlich in 2024 verfügbar sein. Die bei ca. 6 Mio. € liegenden Gesamtprojektkosten dafür werden vom Land Niedersachsen mit knapp 4,6 Mio. € bezuschusst.

Zudem wird Anfang 2021 der bargeldlose Ticketverkauf in den Bussen von der ÜSTRA und der regiobus möglich sein. Dazu werden die bestehenden Bordrechner durch Kartenlesegeräte für EC- und Kreditkarten erweitert. Eine Förderung auch dieses Vorhabens erscheint realistisch.

Der Mobilitätsmarkt befindet sich im Umbruch, der Individualverkehr wird öffentlicher, der ÖPNV individueller. Neue Produkte und Anbieter platzieren sich am Markt, bezüglich des Mobilitätsverhaltens finden Wertewandel statt, die Digitalisierung gewinnt immer mehr an

Bedeutung. Bereits 2019 haben die ÜSTRA und die MOIA Operations Germany GmbH, Hamburg, (MOIA) als Pilotprojekt einen gemeinsamen Zubringer-Dienst in der Stadt Hannover getestet. In 2020 wurden erste Voraussetzungen zum Angebot eines on-Demand Verkehrssystems, welches die Region Hannover zusammen mit der ÜSTRA und der regiobus für 2021 im Umland Hannovers einrichten wird, geschaffen. „sprinti“ heißt das neue Angebot und wird für eine bis zu dreieinhalb Jahre dauernde Testphase zunächst in den drei Kommunen Wedemark, Sehnde und Springe an den Start gehen. Federführend durch die Region Hannover wurde ein Lastenheft mit den Verkehrsunternehmen ausgearbeitet und veröffentlicht.

Letztlich geht es auch bei diesem Projekt darum, den Umstieg auf umweltschonendere Mobilität im ländlichen Raum zu fördern und damit die Verkehrswende zu forcieren.

Kernstück des neuen Angebots wird eine Dispositionssoftware sein, die Fahrtenwünsche- bzw. -buchungen einerseits intelligent kombiniert und andererseits Anschlüsse an Bus oder Bahn gewährleistet. Die Buchung soll über die GVH-App erfolgen.

Die zum Einsatz kommenden 20 Kleintransporter werden bis zu sechs Fahrgäste aufnehmen können. Sie werden barrierefrei und in der Lage sein, Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen zu transportieren.

Einen deutlichen Einfluss auf die Ertrags- und Liquiditätssituation der ÜSTRA in 2020 hatten Homeoffice, Kurzarbeit, geschlossene Einrichtungen, abgesagte Veranstaltungen und Quarantäne. Die Auswirkungen der Pandemie führten zu einer stark reduzierten Nachfrage bei allen Verkehrsunternehmen im GVH. Durch den Fahrgastrückgang ist insbesondere die Einnahmensituation (Tarif- und Tarifersatzeinnahmen) betroffen, welche in der Planung noch von durchschnittlich ca. 15 Mio. € pro Monat ausging. Zudem erhielten GVH-Kunden, die dem ÖPNV trotz Corona die Treue hielten, drei Monate lang 20 % Ermäßigung auf ihr Abonnement und konnten während der Sommerferien ganztägig die Mitnahmeregelung in Anspruch nehmen. Gegenläufige Effekte auf der Kostenseite, insbesondere durch Einsparungen bei Strom- und Dieselverbrauch, konnten diese, ebenso wie die im Mai angemeldete Kurzarbeit, nicht kompensieren.

Mit ihrem 10-Punkte-Programm zur Verkehrswende, welches am 21. Januar 2020 im Verkehrsausschuss der Region Hannover bekanntgegeben wurde, hat die Region bekräftigt, dass sie weiterhin in den Nahverkehr investieren will. Zu diesem Zweck wurden für die kommenden Jahre die folgenden zehn Aktionsfelder definiert:

1. Die ÜSTRA wird ihre Stadtbahnflotte bis 2035 um ein Drittel ausweiten.
2. Stadtbahnverlängerungen durch die Sallstraße bis zum Bismarckbahnhof, nach Garbsen-Mitte und Langenhagen-Pferderennbahn sollen untersucht bzw. vorangetrieben werden.
3. Weitere Direktbuslinien bzw. Taktverdichtungen auf bestehenden Linien sollen umgesetzt werden.
4. Wasserstoffbusse sollen neben Elektrobussen technologisch zukunftsweisend zum Einsatz kommen.

5. Die zentrale U-Bahnstation Hauptbahnhof soll optisch und technologisch modernisiert werden.
6. Für den regionalen Zugverkehr soll der Hauptbahnhof Hannover saniert und ausgebaut werden.
7. Neue S-Bahn-Stationen und zusätzliche Züge sollen geprüft werden bzw. zum Einsatz kommen.
8. 10.000 zusätzliche Bike & Ride-Plätze sollen geschaffen werden.
9. Weitere mehrgeschossige Park & Ride-Anlagen sollen entstehen und mit Navigations-Apps noch besser verknüpft werden.
10. Neue Tarifangebote wie Senioren-Netzkarte, Partner-Karte und Jugend-Netzkarte für Azubis sollen eingeführt werden.

Das Programm dient dazu, die Ziele des von der Region Hannover verabschiedeten Klimaschutzrahmenprogramms einzuhalten und stellt vom Volumen her eine ähnliche Herausforderung wie die damalige Vorbereitung der EXPO 2000 dar.

Als ein wesentlicher Bestandteil des Zehn-Punkte-Plans für eine Verkehrswende in der Region Hannover wurden zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 die sprintH Linien 800 und 900 bis zum Kröpcke bzw. bis zum Ernst-August-Platz verlängert. Mit den Verlängerungen und Taktverdichtungen ist ein Versprechen, das hannoversche Umland mit der Landeshauptstadt besser zu vernetzen, umgesetzt worden.

ÜSTRA sprintH Linie 800 verkehrt zukünftig über den Maschsee bis zum Kröpcke und dies montags bis freitags bei verdoppelter Fahrtenanzahl. Ebenfalls mit verdichtetem Takt wurde die Bus-Linie 120 vom Endpunkt „Aegidientorplatz“ bis zum Kröpcke verlängert.

Im Kontext mit dem Klimaschutzrahmenprogramm wird die ÜSTRA bis Ende des Jahres 2023 innerhalb der Umweltzone Hannover auch mit Bussen komplett elektrisch fahren. Das Gesamtinvestitionsvolumen liegt bei ca. 60,4 Mio. €. Aktuell liegen Förderbescheide des Bundesumweltministeriums (BMU) und der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) in Höhe von 25,5 Mio. € vor. Als Start dieser Elektrobusoffensive wurden im Dezember 2019 die ersten vier eCitaro ausgeliefert. Ab diesem Zeitpunkt konnte auch damit begonnen werden, die Fahrbediensteten und die Mitarbeiter der Werkstatt zu schulen. Im August 2020 und im Dezember 2020 wurden weitere E-Busse ausgeliefert. Für den Einsatz im Linienbetrieb wurde die Ladeinfrastruktur am August-Holweg-Platz umfangreich modernisiert und erweitert. Mobile Ladegeräte für den Einsatz auf den Bus-Betriebshöfen wurden geliefert, so dass der eCitaro auf den Linien 100/200 eingesetzt werden konnte.

Um gefährliche Situationen beim Rechtsabbiegen von Omnibussen zukünftig zu entschärfen und Unfälle mit Fahrradfahrern und Fußgängern zu vermeiden, wurden kamerabasierte Abbiegeassistenten, die ein akustisches und optisches Warnsignal erzeugen, bei den Bussen der ÜSTRA - nach entsprechender Erprobung - nachgerüstet. Die übrigen Busse sollen im Jahr 2021 ausgestattet werden.

Zur Verbesserung des Emissionsausstoßes der aktuellen Busflotte sollen Busse mit SCR-Filteranlagen nachgerüstet werden. So können die Stickoxidemissionen um über 90 % reduziert werden. Im Zuge einer Markterprobung wurde im Oktober 2019 ein erstes Testsystem installiert. Ein zweites System wurde im März 2020 verbaut. Nach einer angemessenen Erprobungszeit werden die Ergebnisse ausgewertet und bewertet.

In der Zeit vom 29. Juni 2020 bis zum 30. Juli 2020 wurde ein Wasserstoffbus der Firma Solaris bei der ÜSTRA getestet. Der Bus wurde auf den Linienfahrwegen der ÜSTRA und der regiobus eingesetzt. Es sollten Kriterien, wie zum Beispiel die Geräuschkulisse, die Beschleunigung, das Bremsverhalten, das Fahrverhalten in Kurven sowie die Bedienung, beurteilt werden. Des Weiteren sollte die Zugänglichkeit der Komponenten durch die Werkstattbediensteten beurteilt werden und in wie weit der Tankprozess abgebildet werden kann. Die Betankung selbst verlief während der Testphase reibungslos. Vom Fahrverhalten gleicht der Wasserstoffbus dem eines Elektrobusses. Aus Sicht der ÜSTRA und der regiobus wurde der Test somit erfolgreich abgeschlossen. Ein wichtiger Gradmesser für den Unternehmenserfolg der ÜSTRA sind neben den Fahrgastzahlen die Tarifeinnahmen. Auf Ebene des GVH wurde zum 1. Januar 2021 eine Tarifierhebung von durchschnittlich 0,74 % durchgeführt, für 2020 waren es 0,4 %. Damit liegt der GVH im Verbundvergleich - bei einem qualitativ hochwertigen Verkehrsangebot - preislich nach wie vor im unteren Mittelfeld. Trotz Ausweitung weiterer attraktiver Tarifangebote (s.o.) hatte die ÜSTRA, bedingt durch die Corona-Pandemie, bei den Fahrgastzahlen in 2020 einen Rückgang von ca. 35 % zu verzeichnen. Die im Jahr 2020 ermittelte Fahrgast-Kennzahl ist dabei ein hergeleiteter Näherungswert.

Um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine durchgängige Beförderungskette mit Bussen und Bahnen anbieten zu können, werden im Stadtbahn- und Busbereich Haltestellen so um- bzw. neugestaltet, dass diesem Personenkreis damit der Zugang zu den Verkehrsmitteln wesentlich erleichtert wird. Der Ausbau von Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Hannover erfolgte und erfolgt in Zusammenarbeit mit dieser. Auch der Ausbau in den Kommunen der Region schreitet voran und entwickelt sich positiv, sodass die Busse auch dort ihre Zubringerfunktion für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste immer besser erfüllen können.

Die Anzahl der Haltestellen im Stadtbahnnetz ist in 2020 mit 196 unverändert geblieben. Aktuell verfügt das Stadtbahnnetz weiterhin über 19 U-Bahn-Stationen und 139 oberirdische Haltestellen mit Hochbahnsteigen. Über 80 der Haltestellen sind barrierefrei. 38 Haltestellen sind noch mit Hochbahnsteigen auszustatten, eine ähnliche Größenordnung ist zu erneuern bzw. zur Aufnahme längerer Züge zu ertüchtigen.

Nachdem im Juli 2020 das letzte Fahrzeug Typ TW 3000 abgenommen werden konnte, sind mittlerweile alle 153 bestellten Stadtbahnwagen TW 3000 in Betrieb genommen worden. Das Fahrzeugdurchschnittsalter der Stadtbahnflotte liegt somit noch knapp über einem gesunden Mittelwert von 15 Jahren.

Die Fahrzeuge des Typs TW 2000/2500 wurden auf die besser sichtbaren und weniger störungsanfälligen LED-Anzeiger umgerüstet, ein Upgrade der Bordrechnersoftware verspricht weitere Verbesserungen bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge.

In 2021 sollen die verbliebenen TW 6000 ähnlich ertüchtigt auch die Umstellung auf einen zuverlässigeren Betriebsfunk ermöglichen, der ab dem Herbst 2021 das analoge System ablösen soll.

Als Ersatz für die Fahrzeugtypen TW 6000 und TW 2000/2500 wurde bereits in 2018 mit den Vorbereitungsarbeiten für die Entwicklung der Folgegeneration „TW 4000“ begonnen. In 2020 wurden sowohl die technisch, betrieblich und kundenseitig relevanten Eckdaten gesammelt wie auch mit der Designentwicklung begonnen. Das Fahrzeug wird dem hannoverschen Standard entsprechend 25 Meter lang sein und vier Doppeltüren je Seite aufweisen (wie bereits der TW 2000 und TW 3000). Der Förderantrag für das erste Los von 75 Fahrzeugen wurde im Mai 2020 bei der LNVG eingereicht; für das zweite Los liegt bereits ein Aufsichtsratsbeschluss vor. Positiven Bescheid vorausgesetzt können damit sowohl die ersten Angebotsausweitungen gestaltet als auch die Altfahrzeuge TW 6000 außer Dienst genommen werden. Die Stadtbahnflotte wäre dann ab 2027 als grundsätzlich barrierefrei einzuordnen.

„Eine neue Leitstelle für die Mobilität von morgen“ unter diesem Motto wird für rund 20 Mio. € (reine Baukosten) eine neue Leitstelle auf Glocksee entwickelt, aus der heraus eine hocheffektive zentrale Steuerung von Verkehr und ÖPNV in der Region Hannover erfolgen kann. Diese wird zusammen mit der in die Jahre gekommen und nicht mehr entwicklungsfähigen Betriebswerkstatt und dem Stationsgebäude (Baujahr 1961) derzeit geplant. Die alten Gebäude, die den zukünftigen Bedürfnissen und technischen Anforderungen nicht mehr entsprechen, sollen abgerissen und durch einen neuen Gebäudekomplex ersetzt werden. Das Investitionsvolumen für die gesamte Baumaßnahme beläuft sich nach derzeitigem Planungsstand auf bis zu 80 Mio. € (reine Baukosten). Die Baumaßnahme soll in zwei Bauphasen bis 2028 unter laufendem Betrieb realisiert werden.

Im Sommer 2020 wurde die ÜSTRA erneut in den Bereichen Qualitäts-, Umwelt-, Energie- und Arbeitsschutzmanagement nach internationalen Standards durch ein unabhängiges Zertifizierungsunternehmen erfolgreich auditiert.

Mit Bescheid vom 15. Februar 2018 hat die LNVG den Zuwendungsbescheid vom 16. Februar 2017 über die Förderung von 11 Hybridbussen für das Programmjahr mit der Begründung eines Verstoßes gegen das Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns vollständig zurückgenommen. Die ÜSTRA hat gegen den Rücknahmebescheid im Mai 2018 Klage beim Verwaltungsgericht Hannover eingereicht. Nach Klageerwiderung der LNVG steht eine verfahrensleitende Reaktion des Verwaltungsgerichts weiterhin aus.

2.2.1.2 ÜSTRA Reisen

Die Corona-Pandemie hat für die ÜSTRA Reisen im Geschäftsjahr 2020 negative Auswirkungen in allen Geschäftsbereichen verursacht; insbesondere Reisebüro, Maschseeschifffahrt und Gelegenheitsverkehr (u. a. Messen) waren betroffen. Im Bereich Linie wurde zeitweise nur mit einem ausgedünnten Fahrplan gefahren – aktuell wird wieder im Regelfahrplan gefahren. Maßnahmen zur Reduzierung von Kosten wurden eingeleitet.

Im Linienverkehr wurde der größte Teil des Umsatzes durch Subunternehmertätigkeit für die ÜSTRA erzielt. Daneben werden für die regiobus ebenfalls Subunternehmerleistungen erbracht.

Für die Subunternehmertätigkeit für regiobus wurde in einen Gelenkbus als Neufahrzeug investiert. Dieser wurde von der LNVG bezuschusst.

Die Maschseeschifffahrt startete erst am 1. Juli 2020 in die Saison, wobei Rundfahrten ab Anleger Nordufer mit reduzierter Fahrgastanzahl ohne die Anfahrt weiterer Haltestellen angeboten wurden, um den Dokumentationspflichten und Hygienevorgaben nachkommen zu können.

Eine Vermietung der Boote mit gastronomischem Angebot konnte unter den gegebenen räumlichen Rahmenbedingungen nicht vorgenommen werden. Das Solarboot wurde planmäßig mit neuer Antriebstechnik ausgestattet und neu verglast.

Im Reisebüro wurden ab Mitte März 2020 in starkem Umfang Stornierungen und Umbuchungen von Reisen vorgenommen. Neubuchungen waren auf Grund vielfältiger Reisewarnungen nur in geringem Umfang möglich. Da bei stornierten Reisen keine Provisionszahlung erfolgt, sind die Provisionserlöse stark gesunken.

Nach fristgerechter Kündigung des zwischen dem Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN) und der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) geschlossenen Ergänzungstarifvertrags zum 31. Januar 2017 wurde zum 1. Februar 2017 ein daran anschließender Ergänzungstarifvertrag mit einer Laufzeit bis zum 30. Juni 2020 für die Gesellschaft zwischen dem GVN und der ver.di abgeschlossen. Darin werden für die gewerblichen Mitarbeiter zeitgleiche Tarifanpassungen wie im Spartentarifvertrag Nahverkehr (TV-N) festgeschrieben. Der Tarifvertrag wurde im Jahr 2020 nicht gekündigt.

Am Standort Nordmannpassage ist eine weitere Etage ab Februar 2020 angemietet worden, um angemessene Arbeitsplätze zur Verfügung stellen zu können. Die Einhaltung von Abstandsregeln am Arbeitsplatz konnte hierdurch erreicht werden.

Die im Auftrag der Verkehrsunternehmen in Niedersachsen durchgeführte Abwicklung des Schülerferientickets Niedersachsen konnte durch die Weiterbelastung von Personalkosten abermals positive Ergebnisbeiträge generieren.

2.2.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen

TransTecBau

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben sich auf das Jahresergebnis nicht wesentlich ausgewirkt.

Der Schwerpunkt der Tätigkeiten der TransTecBau lag im Geschäftsjahr 2020 weiterhin in Hannover.

Die Hochbahnsteige „Humboldtstraße“, „HCC“ und „Rethen/Galgenbergweg“ wurden dem Bauherrn 2020 termingerecht zur Inbetriebnahme übergeben. Die abschließenden Bauaktivitäten hierzu werden im Laufe des Jahres 2021 fertiggestellt. Die baulichen Maßnahmen an der Verlängerungsstrecke nach Hemmingen in allen Abschnitten konnten fortgeführt werden. Die Bautätigkeiten zum Ausbau der Braunstraße mussten aufgrund der Allgemeinverfügung der Region Hannover zur Verhinderung der Verbreitung des Corona-Virus weitestgehend eingestellt werden. Die Auswirkungen der Allgemeinverfügung haben sämtliche Baumaßnahmen kurzzeitig zum Erliegen gebracht.

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 und im Projekt „10/17“ im Abschnitt 5 zur Realisierung des Hochbahnsteiges „Glocksee“ weitergeführt. Die Planungsleistungen für den Betriebshof Glocksee der ÜSTRA wurden fortgeführt. Außerdem wurden die Tätigkeiten für die ÜSTRA im Zusammenhang mit der Elektrifizierung des innerstädtischen Busnetzes erweitert. Auch die regiobus wurde im Rahmen der Elektrifizierung bestimmter Buslinien planerisch und durch Projektsteuerungsleistungen im Projekt „Betriebshof Gehrden“ unterstützt.

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 auf den Haltestellen der ÜSTRA. Die strategische

Ausrichtung, sich auf die Leistungen rund um den ÖPNV zu fokussieren, wurde auch in 2020 fortgesetzt.

Die Corona-Pandemie hatte in 2020 Auswirkungen auf die protec, wenn nicht im Wesentlichen wirtschaftlich, so doch auf deren organisatorische Abläufe und den Arbeitsschutz. Die Auftragslage blieb weitestgehend stabil. Durch deutliche und langanhaltende Besuchereinschränkungen oder -verbote im Klinikum Region Hannover nahm die Parkplatznutzung und damit der Umsatz ab. Die Auswirkungen auf das Ergebnis konnten durch Gegensteuerungsmaßnahmen im Rahmen gehalten werden.

Die geplante Renovierung und Ausstattung im Reinigungsbereich am Standort Döhren wurde nicht umgesetzt, da die Flächen künftig nicht mehr ausreichen werden. Die protec sucht deshalb in Abstimmung mit der ÜSTRA als bisherige Vermieterin hierfür einen neuen Standort.

Die protec hält 30 % der Anteile an der FM Hannover GmbH, Hannover, (FMH). Die FMH hat in 2020 aus dem Jahresüberschuss des Vorjahres anteilig an doe protec ausgeschüttet.

2.2.3.2 RevCon

Die RevCon erbringt ihre Leistungen überwiegend im ÜSTRA Konzern. Schwerpunkte der Tätigkeiten sind dabei, neben der Beratung, die kaufmännische Revision, die IT-Revision, die Wahrnehmung von Aufgaben des Datenschutzbeauftragten sowie die Technische- und Baurevision einschließlich der Vergabekontrolle.

Die Corona-Pandemie hatte in 2020 keine wesentlichen Auswirkungen auf die RevCon.

Im Drittgeschäft entwickelte sich die Auftragslage gut, es wurden für mehrere Bestands- und Neukunden verschiedene Prüfungs- bzw. Beratungsprojekte umgesetzt.

2.2.3.3 Gehry-Tower

Der einzige Gesellschaftszweck 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

In der Planung für das Geschäftsjahr 2020, in welcher der Effekt durch die Corona-Pandemie nicht enthalten war, wurde mit einem Jahresfehlbetrag von 49,8 Mio. € prognostiziert. Dank des Corona-bedingten ÖPNV-Rettungsschirms hat sich das Geschäft in 2020 entsprechend der Planung entwickelt. Die Ergebnisverschlechterung im Vergleich zum Vorjahr ist auf die pandemiebedingt geringeren Einnahmen zurückzuführen, die durch Kosteneinsparungen und den Ertrag aus dem Rettungsschirm nicht vollständig kompensiert werden konnten. Entsprechend stellt sich die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dar.

2.3.1 Ertragslage

Der ÜSTRA Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2020 ein negatives operatives Ergebnis in Höhe von -46.037 Tsd. € (Vorjahr: -28.718 Tsd. €). Das unterhalb des Vorjahresniveaus liegende operative Ergebnis resultiert vornehmlich aus der ÜSTRA.

Das operative Ergebnis des Segments Verkehrs- und Transportleistungen sank erneut deutlich im Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf -44.831 Tsd. € (Vorjahr: -28.244 Tsd. €). Im Hinblick auf das Konzernergebnis ging die ÜSTRA in der handelsrechtlichen Planung für das Geschäftsjahr 2020 von einem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme durch die Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover GmbH, Hannover, (VVG) von -49.778 Tsd. € aus; aufgrund der Zahlung des sog. ÖPNV-Rettungsschirms i. H. v. 27.859 Tsd. € schloss die ÜSTRA das Geschäftsjahr 2020 mit einem handelsrechtlichen Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von -52.795 Tsd. € (Vorjahr: -35.970 Tsd. €) ab. Das Jahresergebnis der ÜSTRA Reisen beträgt -446 Tsd. € (vor Gewinnabführung/-verwendung) und liegt Corona-bedingt deutlich unter dem Jahresergebnis 2019 (208 Tsd. € vor Gewinnabführung/-verwendung; Plan 2020: 180 Tsd. €).

Das operative Ergebnis des Segments Beratungs- und Ingenieurleistungen betrug im Geschäftsjahr 2020 -1.989 Tsd. € (Vorjahr: -591 Tsd. €). Das Jahresergebnis der TransTecBau beträgt 229 Tsd. € und konnte damit annähernd auf dem Niveau des Vorjahres 2019 gehalten werden (232 Tsd. €; Plan 2020: 154 Tsd. €).

Das Segment sonstige Dienstleistungen erzielte im Geschäftsjahr 2020 ein operatives Ergebnis von 784 Tsd. €, das damit deutlich über dem vergleichbaren Vorjahreswert von 117 Tsd. € lag. Hierfür ist insbesondere das gestiegene Jahresergebnis der protec (vor Gewinnabführung) von 767 Tsd. € auf 1.121 Tsd. € (Plan 2020: 727 Tsd. €) verantwortlich. Das Jahresergebnis der RevCon (vor Gewinnabführung) ist erneut von 240 Tsd. € auf 282 Tsd. € (Plan 2020: 129 Tsd. €) gestiegen. Auch bei der Gehry-Tower ist das Jahresergebnis von 135 Tsd. € auf 160 Tsd. € (Plan 2020: 59 Tsd. €) gestiegen.

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

Operatives Ergebnis (in Tsd. €)		
	2020	2019
Verkehrs- und Transportleistungen	-44.831	-28.244
Beratungs- und Ingenieurleistungen	-1.989	-591
Sonstige Dienstleistungen	784	117
Operatives Ergebnis	-46.037	-28.718

Die Umsatzerlöse reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 42.913 Tsd. € auf 179.130 Tsd. €.

Dies resultiert im Wesentlichen aus einem Rückgang der Segmenterlöse bei der ÜSTRA um 42.692 Tsd. € auf 174.062 Tsd. €. Die Tarifeinnahmen (inklusive Einnahme-Poolausgleich des Verkehrsverbundes GVH für Vorjahre) sind gegenüber dem Vorjahr um 40.266 Tsd. € bzw. 23,4 % auf 131.768 Tsd. € gesunken. Zum 1. Januar 2020 wurde rechnerisch eine moderate Anhebung der Tarifpreise von durchschnittlich 0,4 % vorgenommen. Diese wurde jedoch durch die ab dem Monat März wirkenden negativen Effekte aus den im Rahmen der Corona-Pandemie festgelegten Einschränkungen des öffentlichen Lebens überlagert. Auch die Fahrgastzahlen sind deutlich um 36 % auf 110,0 Millionen (Vorjahr: 171,8 Millionen) zurückgegangen.

Der Außenumsatz der protec sank um 611 Tsd. € auf 1.857 Tsd. €, hingegen stieg der Außenumsatz bei der TransTecBau deutlich um 574 Tsd. € auf 4.994 Tsd. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im ÜSTRA Konzern im Geschäftsjahr 2020 auf 33.956 Tsd. € (Vorjahr: 6.535 Tsd. €), was primär auf Ebene der ÜSTRA angefallen und im Ertrag aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 27.859 Tsd. € begründet ist.

Der Materialaufwand sank im ÜSTRA Konzern um 4.325 Tsd. € auf 48.041 Tsd. €, was vorrangig aus dem geringeren Nutzungsentgelt für die Nutzung der Infrastrukturanlagen (vollständiger Rückgang des variablen Anteils um 9.883 Tsd. €) von der ÜSTRA an die infra resultiert.

Der Personalaufwand im ÜSTRA Konzern betrug im Geschäftsjahr 2020 163.575 Tsd. € (Vorjahr: 155.256 Tsd. €) und betraf mit 147.118 Tsd. € (Vorjahr: 136.402 Tsd. €) hauptsächlich die ÜSTRA. Bedingt durch die tarifliche Steigerung der Entgelte sowie erhöhte Aufwendungen für Altersversorgung sind die Personalaufwendungen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr erneut angestiegen.

Die Abschreibungen auf abnutzbare Vermögenswerte des Anlagevermögens stiegen gegenüber dem Vorjahr leicht um 526 Tsd. € auf 24.337 Tsd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Beschaffung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge bei der ÜSTRA zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÜSTRA Konzerns sind leicht von 25.863 Tsd. € auf 23.170 Tsd. € zurückgegangen. Diese Entwicklung ist vornehmlich der ÜSTRA zuzuschreiben und betrifft hauptsächlich geringere Aufwendungen Werbung sowie für Rechts- und Beratungskosten.

Beim Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen war ein deutlicher Rückgang um 768 Tsd. € auf 955 Tsd. € zu verzeichnen, was auf die rückläufigen Ergebnisbeiträge der X-City Marketing GmbH, Hannover, (X-City) um 1.568 Tsd. € auf 1.738 Tsd. € und der Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. - Passerelle KG, Hannover, (HRG) um 294 Tsd. € auf 124 Tsd. € zurückzuführen ist.

Das übrige Finanzergebnis sank im Geschäftsjahr 2020 erneut von -663 Tsd. € auf -1.129 Tsd. €. Für diese Entwicklung sind vorrangig rückläufige Zinserträge (von 520 Tsd. € auf 85 Tsd. €) sowie erneut gestiegene Zinsaufwendungen (von 1.247 Tsd. € auf 1.324 Tsd. €) verantwortlich. Dem gegenüber verzeichnete das übrige Beteiligungsergebnis einen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von 64 Tsd. € auf 110 Tsd. €.

Bei den Ertragsteuern handelt es sich erneut um einen Steueraufwand, welcher gegenüber dem Vorjahr (70 Tsd. €) in 2020 75 Tsd. € beträgt und mit 74 Tsd. € vornehmlich der TransTecBau zuzuschreiben ist. Dies setzt sich aus laufenden Ertrags- sowie sonstigen Steuern in Höhe von 82 Tsd. € und latenten Steuern in Höhe von -8 Tsd. € aus Bewertungsunterschieden bei den Fertigungsaufträgen zusammen.

Das Geschäftsjahr 2020 schloss mit einem Jahresergebnis von -46.286 Tsd. € ab (Vorjahr: -27.728 Tsd. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 reduzierte sich die Bilanzsumme von 483.138 Tsd. € auf 465.234 Tsd. €. Die Veränderung ist im Wesentlichen durch folgende Sachverhalte bedingt:

Auf der Aktivseite der Konzernbilanz hat sich im Vergleich zum Vorjahr die Investitionstätigkeit in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 40.771 Tsd. € (Vorjahr: 66.453 Tsd. €; Plan: 80.286 Tsd. €) ausgewirkt. Aufgrund zeitlicher Verzögerungen bei der Umsetzung einzelner Investitionsmaßnahmen wurde in 2020 in geringerem Umfang als geplant investiert. Den Investitionen standen Abschreibungen in Höhe von 24.337 Tsd. € gegenüber. Insgesamt

reduzierten sich unter Berücksichtigung von weiteren Zugängen und Zuschüssen (25.347 Tsd. €) die beiden Vermögenspositionen insgesamt gegenüber dem Vorjahr um -11.289 Tsd. € auf 310.490 Tsd. €.

Nach IFRS 16 wurden im Sachanlagevermögen Nutzungsrechte an Leasinggegenständen „Grundstücke und Bauten“ in Höhe von 9.622 Tsd. €, „Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen“ in Höhe von 17.329 Tsd. € und „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ von 880 Tsd. € aktiviert. Im Geschäftsjahr 2020 ergaben sich unterjährige Zugänge von 665 Tsd. € (Vorjahr: 581 Tsd. €), wobei der wesentliche Zugang (510 Tsd. €) auf den Bereich Betriebs- und Geschäftsausstattung entfällt.

Die Finanzanlagen stiegen gegenüber dem Vorjahr von 14.312 Tsd. € auf 15.849 Tsd. €.

Die unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erhöhten sich um 1.156 Tsd. € auf 14.045 Tsd. €.

Das Vorratsvermögen ist um 1.978 Tsd. € auf 13.704 Tsd. € gestiegen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Fertigungsaufträgen sanken von 13.054 Tsd. € auf 11.013 Tsd. €. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte stiegen deutlich von 17.440 Tsd. € auf 64.407 Tsd. €. Der Anstieg dieser Position resultiert im Wesentlichen aus Termingeldern mit einer Laufzeit über 3 Monaten i. H. v. 35.000 Tsd. € (Vorjahr: 0 Tsd. €) sowie der gestiegenen Forderung der ÜSTRA gegenüber der Konzernmutter VVG, insbesondere bedingt durch die ausstehende Verlustübernahme für 2020 in Höhe von 22.323 Tsd. € (Vorjahr: 9.218 Tsd. €). Der Liquiditätsbestand reduzierte sich von 91.932 Tsd. € auf 29.060 Tsd. €. Im Zuge der Beschlussfassung vom 4. Dezember 2020, jeweils 10 % der Anteile an der protec sowie der ÜSTRA Reisen an die regiobus zu veräußern, werden diese beiden Gesellschaften als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte dargestellt, da ein Verkauf in den nächsten 12 Monaten höchstwahrscheinlich ist. Auf Basis dessen weist diese Position einen Betrag in Höhe von 6.632 Tsd. € (Vorjahr: 0 Tsd. €) aus.

Auf der Passivseite der Bilanz kam es zu einem Rückgang des Eigenkapitals von 3.014 Tsd. € auf -16.206 Tsd. €. Das erwirtschaftete Konzernjahresergebnis von -46.286 Tsd. € wird innerhalb des Ergebnisvortrags ausgewiesen. Aufgrund des reduzierten Diskontierungszinssatzes (von 1,05 % auf 0,75 %) sank die Rücklage aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen erneut deutlich von -181.225 Tsd. € auf -206.955 Tsd. €.

Das von 395.864 Tsd. € auf 421.006 Tsd. € gestiegene langfristige Fremdkapital resultiert im Wesentlichen aus dem deutlichen Anstieg der Pensionsverpflichtungen von 295.868 Tsd. € auf 331.930 Tsd. €. Hingegen reduzierten sich die Finanzverbindlichkeiten von 55.422 Tsd. € auf 47.952 Tsd. € durch planmäßige Tilgung der Darlehen. Auch die sonstigen Verpflichtungen sanken um 4.325 Tsd. € auf 22.101 Tsd. €, was durch die geringeren Verbindlichkeiten aus den aktivierten Nutzungsrechten an Leasinggegenständen nach IFRS 16 begründet ist.

Das kurzfristige Fremdkapital ist von 84.260 Tsd. € auf 60.434 Tsd. € gesunken, was vornehmlich aus deutlich geringeren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (von 38.210 Tsd. € auf 23.049 Tsd. €) sowie auf den Rückgang der kurzfristigen sonstigen Verpflichtungen von 33.411 Tsd. € auf 18.788 Tsd. € zurückzuführen ist und im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnwagen TW 3000 und der damit verbundenen Verrechnung von bisher abgegrenzten Zuschüssen steht. Hingegen sind die übrigen Rückstellungen (von 5.148 Tsd. € auf 4.585 Tsd. €) und die Finanzverbindlichkeiten (von 7.437 Tsd. € auf 7.387 Tsd. €) zurückgegangen. Aufgrund der ausweistechnischen Umgliederung nach IFRS 5 neu hinzugekommen ist die Position Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten, welche einen Betrag in Höhe von 6.625 Tsd. € (Vorjahr: 0 Tsd. €) ausweist.

3. 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.

4. Chancen- und Risikobericht

4.1 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 Fokus 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 zum Quartalsende Bericht an den Vorstand. Es entwickelt die risikopolitischen Grundsätze weiter und überwacht deren Einhaltung. Es kommuniziert zudem die Chancen- und Risikopolitik und legt die Dokumentationsanforderungen 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 quartalsweise aktualisiert und ergänzt wird.

Chancen und Risiken sind als mögliche Planabweichungen 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).

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 ihres Schadenpotenzials 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 „Schadenpotenzial“ ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

		Eintrittswahrscheinlichkeit				
		0-20%	20-40%	40-60%	60-80%	80-100%
Schaden- potenzial	> 20 Mio. €	mittel	hoch	hoch	hoch	hoch
	1-20 Mio. €	gering	mittel	mittel	hoch	hoch
	< 1 Mio. €	gering	gering	mittel	mittel	mittel

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.

Alle im Konzernabschluss konsolidierten Gesellschaften sind über das Beteiligungsmanagement in das Risikofrüherkennungssystem der ÜSTRA eingebunden.

4.2 Verkehrs- und Transportleistungen

4.2.1 ÜSTRA

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).

4.2.1.1 Zukünftige Entwicklungen im NGVFG

Die sogenannten Entflechtungsmittel aus dem Entflechtungsgesetz sind zum 31. Dezember 2020 entfallen. Die Weiterführung der Landesförderung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden wurde durch die Novellierung des Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG), welches vom Niedersächsischen Landtag im April 2018 beschlossen wurde, gesichert. Die jährlichen Finanzmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden wurden von ursprünglich 123,5 Millionen € auf 150,0 Millionen € erhöht. Die Verteilung der Mittel erfolgt zukünftig jeweils zu 50 % zwischen den Bereichen ÖPNV/Schiene und dem kommunalen Straßenbau.

4.2.1.2 Leistungswirtschaftliche Chancen und Risiken

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

Auf der Einnahmenseite geht die ÜSTRA davon aus, dass die Tarifeinnahmen auch in den Folgejahren ansteigen werden. Hierbei gelten die Grundannahmen, dass sich diese in den nächsten Jahren aus Preisanpassungen, im Wesentlichen aber durch die Rückkehr der Fahrgäste zum ÖPNV ergeben sollen. Hiermit ist das Ziel verbunden, bis zum Jahr 2023 wieder auf das Vor-COVID-19-Niveau des Jahres 2019 zurückzukehren. Ab dem Jahr 2024 sind Preisanpassungen in Höhe von 1,6 % p.a. bei einem Fahrgastwachstum von 1,0 % p.a. prognostiziert.

Die Risiken liegen im Wesentlichen darin, dass es nicht gelingt, über Kundenbindungsmaßnahmen Kunden langfristig wieder für den ÖPNV der ÜSTRA zurückzugewinnen bzw. in der Dauer der weiteren Einschränkungen durch die Pandemie im GVH-Verbundgebiet. Dieses Risiko wird als mittleres Risiko bewertet.

Im Bereich der Landeshauptstadt Hannover genießt der ÖPNV aufgrund entsprechender politischer Beschlüsse Vorrang an den Lichtsignalanlagen. Es gibt jedoch immer mehr Anforderungen und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Sollte diese Vorrangschaltung für den ÖPNV zurückgenommen werden und bspw. Busspuren für Elektrofahrzeuge freigegeben werden, würde der ÖPNV durch die damit verbundene Verlängerung der Reisezeit unattraktiver für die Fahrgäste. Damit wären Einnahmenrückgänge und eine Erhöhung der Betriebskosten durch den höheren Fahrzeugeinsatz bei Verlängerung der Fahrzeiten zu erwarten. Das Risiko wird als hoch eingestuft.

Ein Kostenrisiko liegt in der Entwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise. Unsicherheiten aufgrund politischer Spannungen in den wichtigen Öl-Förderländern und Oligopol-bedingte Wettbewerbsverzerrungen lassen keine gesicherte Abschätzung der Preisentwicklung der Strom-

und Kraftstoffpreise zu. Sollten die Preise, Steuern oder Abgaben bspw. durch die neue CO₂-Abgabe entgegen der Planungsprämissen überproportional steigen, würde dies die ÜSTRA mit zusätzlichen Belastungen treffen.

Bis 2022 wird der Strom gem. Stromliefervertrag bei der enercity so eingekauft, dass die in der Mittelfristplanung (MiFri) hinterlegten Preise voraussichtlich eingehalten werden. Für Steuern und Abgaben wurden aktuell erwartete Preissteigerungen in der Planung hinterlegt, sodass damit das Risiko Strompreisentwicklung nur eine geringe Risikobedeutung hat.

Im Hinblick auf die Kraftstoffbeschaffung kann die ÜSTRA aufgrund einer Ausschreibung und der daraus resultierenden Bestellmöglichkeit die Einkaufspreise für Diesel für maximal 12 Monate fixieren. Das Risiko bezüglich der Preisentwicklung für Kraftstoffe wird insgesamt als gering bewertet.

Konstruktionsbedingte Mängel an Stadtbahnfahrzeugen, die Abkündigung von Ersatzteilen bzw. Support für technische Anlagen sowie kriminelle Handlungen führen möglicherweise zu erheblichen Mehraufwendungen bei den Instandhaltungsleistungen. Das Risiko wird durch ein vorsorgendes Instandhaltungsmanagement begrenzt. Die Risiken hieraus werden als gering bis mittel bewertet. Festgestellte Fahrwerkschäden an Stadtbahnfahrzeugen stellen aktuell ein hohes Risiko dar, da die Betriebssicherheit zwar derzeit gesichert ist, die Fahrzeugteile jedoch mittelfristig ausgetauscht werden müssen.

4.2.1.3 Personal

Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter und Führungskräfte sind ein zentraler Erfolgsfaktor für die ÜSTRA. Risiken bestehen darin, Leistungsträger für offene Stellen im 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 entgegengewirkt. Gleichzeitig soll damit eine hohe Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen und die Erhöhung der Mitarbeitermotivation erreicht werden. Die Risiken in diesem Risikofeld werden als mittel bewertet.

4.2.1.4 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.

4.2.1.5 Finanzwirtschaftlicher Bereich

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.

4.2.2 ÜSTRA Reisen

Werden nach Ablauf des bestehenden Tarifvertrages im Jahr 2022 Lohnerhöhungen nicht von den Auftraggebern ausgeglichen, führt dies zu einem Ergebnisrisiko, welches als mittel bewertet wird.

Die geplanten Ergebnisse der ÜSTRA Reisen können nur erreicht werden, wenn das Auftragsvolumen sich nicht verringert und somit keine personellen Überkapazitäten in der Gesellschaft entstehen. Das Risiko hieraus wird als gering bewertet.

Das Risiko eines möglichen Auftragsverlusts im Drittgeschäft ab dem Jahr 2022 wird als mittel bewertet.

Etwaige Risiken durch die Corona-Pandemie werden als gering bewertet, weil diese in der Wirtschafts- und Mittelfristplanung bereits im Wesentlichen berücksichtigt sind.

Chancen bieten mögliche ungeplante Aufträge für die ÜSTRA Reisen.

4.3 Beratungs- und Ingenieurleistungen

TransTecBau

Für bekannte oder zu erwartende Risiken der TransTecBau wurden unter anderem Rückstellungen für Honorarrisiken und sonstige Rückstellungen gebildet.

Die Rückstellungen für Honorarrisiken berücksichtigen das Risiko, dass die TransTecBau aufgrund der Honorardeckung durch die HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) Leistungen der Leistungsphase 9 zu erbringen hat, die einen höheren Aufwand erfordern bzw. nur zum Teil abgerechnet werden können. Ferner wird durch die Rückstellungen das Risiko erwarteter Kostenüberschreitungen bei Einzelprojekten berücksichtigt. In 2020 wurden den Rückstellungen 53 Tsd. € (Vorjahr: 239 Tsd. €) zugeführt.

Die Stellenbesetzung mit qualifiziertem Personal bleibt weiterhin problembehaftet. Durch die Kooperation mit Universitäten wird versucht, möglichst viele Studenten als studentische Hilfskräfte oder durch eine Begleitung bei Bachelor- oder Masterarbeiten schon während ihres Studiums an die TransTecBau zu binden. Ziel hierbei ist es, junge Ingenieure nach dem Studium in ein Arbeitsverhältnis übernehmen zu können. Das Risiko hieraus wird als mittel bewertet.

Risiken, die aufgrund der Corona-Pandemie eintreten können, werden als mittel bewertet.

Es besteht ein dokumentiertes internes Kontrollsystem als Bestandteil des Qualitätsmanagement-Systems zur Risikovorsorge und Qualitätssicherung. Der TÜV-Nord hat ein Re-Zertifizierungsaudit nach DIN EN 9001:2015 durchgeführt und das Qualitätsmanagement-System der TransTecBau bestätigt.

Chancen bietet die gute Auftragslage der TransTecBau.

4.4 Sonstige Dienstleistungen

4.4.1 protec

Ein Risiko besteht in der Parkraumbewirtschaftung mit dem Klinikum Region Hannover aufgrund möglicher Umsatzrückgänge in Folge der Corona-Pandemie. Das Risiko wird als mittel bewertet.

Ein mittleres Risiko besteht durch mögliche Kostensteigerungen (u. a. Personal- und Materialkosten) in Folge der weiteren Corona-Pandemie.

Die Stellenbesetzung mit qualifiziertem Personal hat sich entspannt, bleibt aber weiterhin herausfordernd. Die umgesetzten Personalmarketingmaßnahmen, die zu einer Verbesserung und Stabilisierung der Situation führten, werden weiter entwickelt. Das Risiko wird derzeit als gering eingestuft.

Sowohl geringe Chancen und als auch geringe Risiken ergeben sich auch weiterhin im Wesentlichen durch das Geschäftsvolumen mit nicht konzerngebundenen Unternehmen im Rahmen der Ausschöpfung des zulässigen Drittgeschäftsanteils.

4.4.2 RevCon

Sowohl geringe Chancen und als auch geringe Risiken ergeben sich auch weiterhin im Wesentlichen durch das Geschäftsvolumen mit nicht konzerngebundenen Unternehmen im Rahmen der Ausschöpfung des zulässigen Drittgeschäftsanteils.

4.4.3 Gehry-Tower

Die Gehry-Tower weist keine Chancen und Risiken aus. Aufgrund des mit der ÜSTRA bis zum 31. Mai 2031 geschlossenen Generalmietvertrags ergeben sich keine Vermietungsrisiken für die Gehry-Tower. Aufgrund des Alters der Immobilie ist mittelfristig nicht mit größeren Instandhaltungsmaßnahmen zu rechnen.

4.5 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.

5. Erklärung zur Unternehmensführung

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

Vorstand und Aufsichtsrat der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft 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.

5.2 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Die ÜSTRA 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 2020 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, innovatives Unternehmen und Kompetenzträgerin Nahverkehr.
- Der ÖDA sieht vor, die Wirtschaftlichkeit der erbrachten Leistungen regelmäßig im Rahmen eines Benchmarks zu überprüfen und marktfähige Kostenstrukturen zu realisieren. Darüber hinaus nimmt die ÜSTRA auf freiwilliger Basis jährlich an einem Städtevergleich teil, welcher durch den ZBV (Verein für den zwischenbetrieblichen Vergleich der öffentlichen Verkehrsunternehmen) angeboten wird. Auch der für die Instandhaltung der Infrastruktur erforderliche Marktvergleich ist Bestandteil dieser Vergleiche. Die Teilnahme an den transparenten Unternehmensvergleichen ermöglicht einen direkten Erfahrungsaustausch sowie das gegenseitige Lernen und die Optimierung der betrieblichen Abläufe.
- Durch die Unternehmensführung nach dem Managementprinzip 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 ÖDA 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 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.
- 2020 wurde mit dem „Kulturbarometer“ zum sechsten Mal eine unternehmensweite Befragung zur Bewertung der Zusammenarbeit von Führungskräften und zugeordneten Teams auf der Grundlage festgelegter Kulturwerte durchgeführt. Das Verfahren umfasst auch die Hinterlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und deren konsequente Umsetzungsverfolgung.
- Im Rahmen der Stärkung der Attraktivität als Arbeitgeber (Employer Branding) hat die ÜSTRA in 2019 das Zertifikat des Landes Niedersachsen „Demografiefest. Sozialpartnerschaftlicher Betrieb“ erneut für weitere zwei Jahre erhalten. In 2020 wurde konsequent an der Umsetzung der vereinbarten Demografie-Ziele gearbeitet.
- Die ÜSTRA hat ein Qualitäts-, Umwelt-, Arbeitsschutz- und Energiemanagementsystem eingeführt und ist nach den Standards DIN EN ISO 9001, DIN EN 13816, DIN EN 15838, DIN EN ISO 14001, DIN EN ISO 45001 und DIN EN ISO 50001 zertifiziert. Im Rahmen dieser Zertifizierungen wird das integrierte Managementsystem regelmäßig durch unabhängige Zertifizierer überprüft. Ziele dieses Systems sind die Gesunderhaltung der Mitarbeiter, 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 die Zertifizierung des Managementsystems sowie der Nachhaltigkeitsbericht der ÜSTRA sind auf der Internetseite www.uestra.de/unternehmen zu finden.

5.3 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 drei Mitgliedern. Im operativen Geschäft verantwortet der Vorstandsvorsitzende Herr Dr. Volkhardt Klöppner die kaufmännische Leitung und das Marketing. Herr Dr. Klöppner wird sein Vorstandsamt zum 31. Mai 2021 niederlegen. Der Prozess der Nachbesetzung des Vorstands läuft derzeit. Frau Denise Hain hat die Funktion der

Arbeitsdirektorin inne und ist gleichzeitig zuständig für den Betrieb der Stadtbahnen und Busse und für den gesamten Personalbereich. Frau Elke van Zadel ist zuständig für die Fahrzeuge und die Betriebsanlagen sowie die Informationstechnik. Dem Vorstand sind insgesamt sieben Unternehmensbereiche und neun Stabsbereiche zugeordnet. Der Vorstand stellt die unternehmensinterne Kommunikation in wöchentlichen Vorstandssitzungen sowie zweiwöchentlichen Sitzungen mit den Unternehmensbereichs- und Stabsbereichsleitungen 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 MitbestG 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). Im Geschäftsjahr 2020 führten Herr Ulf-Birger Franz den Vorsitz und Herr Christian Bickel den stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat. Die Funktion des unabhängigen Finanzexperten im Aufsichtsrat gemäß § 100 Abs. 5 AktG hat im Geschäftsjahr 2020 Herr Eberhard Wicke wahrgenommen.

Der Aufsichtsrat hat für sich eine Geschäftsordnung verabschiedet. Der Aufsichtsrat hat darin vier Ausschüsse gebildet und ihre Zuständigkeiten 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 Aufsichtsratsausschüsse 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 mitgeteilt. Hierzu werden die Sachverhalte in ausführlichen 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 den 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.

5.4 Angaben zur Geschlechterquote im Aufsichtsrat und zu den Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands

Die ÜSTRA hat sich zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen. Für das gesamte Unternehmen wird ein Frauenanteil von 22,0 % bis 2022 angestrebt. Zum 31. Dezember 2020 betrug der Frauenanteil insgesamt 20,9 % (Vorjahr: 21,4 %).

Für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unter dem Vorstand hat der Vorstand eine Zielgröße von 14,3 % für den ersten Umsetzungszeitraum beschlossen. Dieser Zielwert entsprach dem Ist-Stand zum Zeitpunkt der Beschlussfassung. Zum 31. Dezember 2020 betrug der Frauenanteil für diese Ebenen 16,7 % (Vorjahr: 15,8 %).

Für den Aufsichtsrat gilt die Regelung des § 96 Abs. 2 AktG. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30,0 % aus Frauen und zu mindestens 30,0 % aus Männern zusammensetzen. Im Berichtsjahr gehören sowohl drei Frauen und mindestens drei Männer auf der Seite der Arbeitnehmervertreter, als auch auf der Seite der Anteilseignervertreter zum Gremium. Das Mindestanteilsgebot ist damit eingehalten.

Für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 30,0 % bis zum 31. Dezember 2023 beschlossen. Der Frauenanteil im Vorstand liegt bei 67,0 %. Die festgelegte Zielgröße ist damit zum aktuellen Stand übererfüllt.

5.5 Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht gemäß CSR-RichtlinieUmsetzungsgesetz

Die ÜSTRA ist von der Pflicht zur Aufnahme einer nichtfinanziellen Erklärung in ihren Lage- bzw. Konzernlagebericht befreit, da sie unter Anwendung der entsprechenden Befreiungsvorschriften einen gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht erstellt, der neben dem Einzel- und Konzernlagebericht im Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Zudem wird dieser Bericht unter:

<https://www.uestra.de/unternehmen/nachhaltigkeit/uebersicht/>
auf der Internetseite der ÜSTRA zur Verfügung gestellt.

5.6 Angaben zur Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat

Die ÜSTRA ist nach den gesetzlichen Bestimmungen verpflichtet, in die Erklärung zur Unternehmensführung eine Beschreibung des Diversitätskonzepts, das im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- oder Berufshintergrund verfolgt wird, sowie der Ziele dieses Diversitätskonzepts, der Art und Weise seiner Umsetzung und der im Berichtsjahr erreichten Ergebnisse aufzunehmen. Falls kein oder noch kein Diversitätskonzept verfolgt wird, ist dies zu erläutern. Die ÜSTRA verfolgt derzeit kein Diversitätskonzept für die zukünftige Zusammensetzung des Vorstands und Aufsichtsrats. Die ÜSTRA ist der Ansicht, dass bestimmte Kriterien wie Alter oder ein bestimmter Bildungs- und Berufshintergrund zu keiner substantiellen Verbesserung der Zusammensetzung des Vorstands und Aufsichtsrats und deren Tätigkeit führen. Für den Frauenanteil im Vorstand und den beiden nachgeordneten Führungsebenen hat die ÜSTRA bereits Zielgrößen festgelegt. Für die Geschlechterquote im Aufsichtsrat gelten bereits die gesetzlichen Mindestquoten. Für die Festlegung darüber hinausgehender Diversitätsanforderungen sieht die ÜSTRA derzeit keine Notwendigkeit.

6. Sonstige Berichte

6.1 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 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.

6.2 Übernahmerechtliche Angaben nach § 315 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 VWG hat mitgeteilt, dass ihr seit dem 1. Januar 2002 98,38 % der Stimmrechte an der ÜSTRA unmittelbar und 0,01 % durch ihr Tochterunternehmen enercity AG, Hannover, zustehen. Gleichfalls hat die Landeshauptstadt Hannover Mitteilung gemacht, dass sie seit dem 1. Januar 1995 aufgrund der Zurechnung der von der VWG gehaltenen Stimmrechte gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 WpHG über 98,38 % der 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 ordentliche Hauptversammlung vom 16. August 2018 hat beschlossen, die Anzahl der Vorstandsmitglieder von zwei auf drei Personen zu erhöhen. 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.

6.3 Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit (Entgeltbericht)

Am 6. Juli 2017 ist das Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) in Kraft getreten. Arbeitgeber, die nach §§ 264, 289 HGB berichtspflichtig sind, müssen erstmals mit dem Jahresabschluss 2017 einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit nach § 21 EntgTranspG (Entgeltbericht) erstellen. Dieser enthält Angaben über Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen, Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer und geschlechterspezifische Angaben zu der durchschnittlichen Gesamtzahl der Beschäftigten sowie zu der durchschnittlichen Zahl der Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten. Der Entgeltbericht ist für Zwecke der Veröffentlichung als Anlage dem Lagebericht beizufügen, ohne aber formeller Bestandteil des Lageberichts zu werden, und alle fünf Jahre erneut abzugeben. Der Berichtszeitraum des ersten Berichts umfasst entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nur das Kalenderjahr 2016. Die ÜSTRA hat den Entgeltbericht für das Kalenderjahr 2016 zum Zwecke der Veröffentlichung als Anlage zum Lagebericht des Jahresabschlusses 2017 am 19. Juni 2018 im Bundesanzeiger veröffentlicht.

7. Prognosebericht

Auf der Basis der in diesem Bericht beschriebenen Geschäftsentwicklung unter Abwägung der Risiko- und Chancenpotenziale ergeben sich die folgenden Prognosen; diese berücksichtigen sowohl für das Mutterunternehmen ÜSTRA als auch die in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften keine Auswirkungen der gegenwärtigen Corona-Krise, da diese zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zuverlässig abschätzbar sind:

7.1 Verkehrs- und Transportleistungen

7.1.1 ÜSTRA

Der ÖDA bildet den Rahmen für die zukünftige weitere Entwicklung der Gesellschaft und bestimmt das unternehmerische Handeln. Er bedeutet für die Dauer seiner Laufzeit sowohl für den Auftraggeber als auch für die Kunden garantierte Leistungen in der gewohnt guten Qualität. Allerdings ist die ÜSTRA bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots und bei der wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere die Ergebnisentwicklung, stark abhängig von den Beschlüssen der Region Hannover, die gemäß ÖDA oftmals notwendig sind.

Auch zukünftig werden die Erlöse nicht ausreichen, um die Kostenentwicklung zu kompensieren, sodass der Verlust der ÜSTRA weiter ansteigen wird.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, mit denen die ÜSTRA per ÖDA betraut wurde, erfolgt über den Verlustausgleich gemäß dem zwischen der VVG und der ÜSTRA bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Bedingt dadurch weist die ÜSTRA folglich rechnerisch negative Ergebnisse aus. In der Planung für das Geschäftsjahr 2021 geht die ÜSTRA von einem Jahresfehlbetrag von 96,9 Mio. € aus.

Durch die andauernden Auswirkungen der Corona-Pandemie wird auch das Jahr 2021 wesentlich negativ beeinflusst. Neben einer geplanten rechnerischen Tarifierhebung um 0,7 % und der Angebote neuer Produkte wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet, mit dem Ziel, wieder 80,0 % des Einnahmenniveaus von 2019 zu erreichen. Damit ergibt sich für das Jahr 2021 eine Planung der Tarifeinnahmen in Höhe von 140,9 Mio. €.

Insgesamt sind für 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 184,2 Mio. € geplant, die im Wesentlichen die Umsatzerlöse Verkehr (Tarifeinnahmen und Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV) und Erträge für Leistungen aus dem Instandhaltungsvertrag mit der infra beinhalten.

Für das Jahr 2021 sind Investitionen in Höhe von 85,1 Mio. € geplant, nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 65,0 Mio. €. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der nächsten Jahre ist die Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen über den Verlustausgleich gemäß dem zwischen der VVG und der ÜSTRA bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag führt dazu, dass die ÜSTRA keinen ausreichenden Cashflow erwirtschaften kann, um den hohen Investitionsbedarf der Zukunft aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Aus diesem Grund ist auch in den nächsten Jahren die Aufnahme von Krediten zur Finanzierung von Investitionen geplant. Im Jahr 2021 soll ein Kreditvolumen in Höhe von 65,0 Mio. € aufgenommen werden.

7.1.2 ÜSTRA Reisen

In der handelsrechtlichen Planung für das Geschäftsjahr 2021 geht die ÜSTRA Reisen von einem Jahresverlust nach Steuern von -138 Tsd. € aus, der im handelsrechtlichen Jahresabschluss über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Muttergesellschaft ÜSTRA ausgeglichen wird.

Für 2021 rechnet die ÜSTRA Reisen mit (im Wesentlichen konzerninternen) Umsätzen in Höhe von 21,5 Mio. € und liegt damit über Vorjahresniveau.

Im Geschäftsbereich Linie/Gelegenheitsverkehr wird mit einem positiven Deckungsbeitrag für 2021 geplant. In den Geschäftsbereichen Reisebüro und Maschseeschiffahrt wird hingegen aufgrund der Corona-Pandemie für 2021 mit negativen Deckungsbeiträgen geplant.

Für das Jahr 2021 sind Investitionen in Höhe von 135 Tsd. € geplant. Die Schwerpunkte bei den Investitionen liegen in der Ersatzbeschaffung von Linienbussen und bei Betriebs- und Geschäftsausstattungen.

7.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen

TransTecBau

In der handelsrechtlichen Planung für das Geschäftsjahr 2021 geht die TransTecBau von einem Jahresüberschuss von 380 Tsd. € aus. Darüber hinaus sieht die mittelfristige Planung weiterhin positive Ergebnisse vor, die die Zukunft der TransTecBau sicherstellen werden.

Im Hinblick auf die Auftragslage der TransTecBau in der Region Hannover werden sich neben den bereits erteilten Aufträgen zum Ausbau der Stadtbahninfrastruktur die direkten Anfragen aus den verschiedenen Verwaltungen in der Region Hannover mittelfristig weiter fortsetzen.

Aufgrund der erfolgten Beschlüsse zur Realisierung der Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau des Stadtbahnsystems und insbesondere aufgrund der Projekte „Neubau Betriebshof Glocksee“, „Stadtbahnverlängerung Hemmingen“ und „Stadtbahnverlängerung Garbsen“ haben sich die Tätigkeiten im regionalen Raum manifestiert. Um die notwendigen Leistungen vollständig erbringen zu können, ist die TransTecBau bereits heute aus Kapazitätsgründen auf die Unterstützung von Subunternehmern angewiesen.

Die getroffenen Entscheidungen zur Weiterentwicklung der TransTecBau und auch die laut Wirtschaftsplan bereits zu 90,0 % gesicherte Auftragslage mit einem Volumen von 9,9 Mio. € unterstreichen eine positive Fortführungsperspektive der Gesellschaft, wobei ein Großteil der Aufträge eine Laufzeit über das Jahr 2021 hinaus hat.

7.3 Sonstige Dienstleistungen

7.3.1 protec

In der handelsrechtlichen Planung für das Geschäftsjahr 2021 geht die protec von einem Jahresergebnis nach Steuern von 787 Tsd. € aus, welches im handelsrechtlichen Jahresabschluss über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag an die Muttergesellschaft ÜSTRA abgeführt wird.

Für 2021 rechnet die protec mit (im Wesentlichen konzerninternen) Umsätzen in Höhe von 15.232 Tsd. € und liegt damit über dem Vorjahresniveau. Dies ist vor allem auf Preisanpassungen durch erforderliche Vergütungsänderungen für die Mitarbeiter bzw. Mengenanpassungen zurückzuführen.

Für das Jahr 2021 sind Investitionen in Höhe von 468 Tsd. € geplant. Hierbei handelt es sich u. a. um Ersatzinvestitionen in die Parkraumbewirtschaftung und Ersteinrichtung am Ersatzstandort für den Bereich Reinigung Döhren.

Die äußerst positive Entwicklung des Unternehmens in den letzten Geschäftsjahren kann fortgesetzt werden. Das derzeit hohe Ansehen der protec ist eine gute Ausgangslage, um das Drittgeschäft auf eine Größe von bis zu 20,0 % des Umsatzes zu stabilisieren. Schwerpunkt der Aktivitäten der protec bleibt aber weiterhin die Konzentration auf das ursprüngliche Kerngeschäft, nämlich auf die Sauberkeit und Sicherheit in den Bussen und Bahnen und auf den Haltestellen der ÜSTRA.

7.3.2 RevCon

In der handelsrechtlichen Planung für das Geschäftsjahr 2021 geht die RevCon von einem Jahresergebnis nach Steuern von 211 Tsd. € aus, der im handelsrechtlichen Jahresabschluss über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag an die Muttergesellschaft ÜSTRA abgeführt wird.

Die RevCon bleibt auch weiterhin die prüfungsausführende Gesellschaft für die ÜSTRA. Für 2021 rechnet die RevCon mit (im Wesentlichen konzerninternen) Umsätzen in Höhe von 999 Tsd. € und liegt damit auf Vorjahresniveau.

Auch in 2021 wird konsequent und nachhaltig die Umsetzung und Einhaltung der Regelungen der Geschäftsordnung und dem Revisionshandbuchs der ÜSTRA fortgeführt. Im Vordergrund steht dabei die Durchführung des vierten externen Quality Assessment.

7.3.3 Gehry-Tower

In der handelsrechtlichen Planung für das Geschäftsjahr 2021 geht die Gehry-Tower von einem Jahresüberschuss von 40 Tsd. € aus.

Der Geschäftsverlauf bleibt aufgrund des mit der ÜSTRA bis zum 31. Mai 2021 geschlossenen Generalmietvertrags stabil, es werden wie im Vorjahr Umsatzerlöse in Höhe von 50 Tsd. € geplant.

Hannover, 16. April 2021

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

gez. Dr. Volkhardt Klöppner

gez. Denise Hain

gez. Elke van Zadel

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover
Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020**

AKTIVA

	Anhang Verweis	31.12.2020 Tsd. €	31.12.2019 Tsd. €
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	(1)	5.440	4.437
Sachanlagen	(2)	305.050	317.342
Finanzanlagen	(3)	15.849	14.312
Anlagenwerte		<u>326.339</u>	<u>336.091</u>
Unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	(4)	14.045	12.889
		<u>340.384</u>	<u>348.980</u>
Kurzfristige Vermögenswerte			
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(6)	64.407	17.440
Vorräte	(7)	13.704	11.726
Vertragsvermögenswerte (Forderungen aus Fertigungsaufträgen)	(8)	1.168	782
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(9)	9.845	12.272
Ertragsteuerforderungen		34	6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(10)	29.060	91.932
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(11)	6.632	0
		<u>124.850</u>	<u>134.158</u>
		<u><u>465.234</u></u>	<u><u>483.138</u></u>

PASSIVA

	Anhang Verweis	31.12.2020 Tsd. €	31.12.2019 Tsd. €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(12)	67.491	67.491
Kapitalrücklage	(13)	349.445	296.649
Ergebnisvortrag	(14)	-226.187	-179.901
Sonstige Ergebnisbestandteile	(14)	-206.955	-181.225
		<u>-16.206</u>	<u>3.014</u>
Langfristiges Fremdkapital			
Pensionsrückstellungen	(15)	331.930	295.868
Übrige Rückstellungen	(16)	19.020	18.137
Latente Steuerschulden	(5)	3	11
Finanzverbindlichkeiten	(17)	47.952	55.422
Sonstige Verpflichtungen	(19)	22.101	26.426
		<u>421.006</u>	<u>395.864</u>
Kurzfristiges Fremdkapital			
Übrige Rückstellungen	(16)	4.585	5.148
Ertragsteuerschulden		0	54
Finanzverbindlichkeiten	(17)	7.387	7.437
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(18)	23.049	38.210
Sonstige Verpflichtungen	(19)	18.788	33.411
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	(11)	6.625	0
		<u>60.434</u>	<u>84.260</u>
		<u>465.234</u>	<u>483.138</u>

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover
Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020**

	Anhang Verweis	1.1.-31.12.2020 Tsd. €	1.1.-31.12.2019 Tsd. €
Umsatzerlöse	(21)	179.130	222.043
Sonstige betriebliche Erträge	(22)	33.956	6.535
Materialaufwand	(23)	48.041	52.366
Personalaufwand	(24)	163.575	155.256
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(25)	24.337	23.811
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(26)	23.170	25.863
Operatives Ergebnis		-46.037	-28.718
Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		955	1.723
Übriges Beteiligungsergebnis		110	64
Zinsen und ähnliche Erträge		85	520
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		1.324	1.247
Übriges Finanzergebnis	(27)	-1.129	-663
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-46.211	-27.658
Ertragsteuern	(28)	75	70
Jahresergebnis	(29)	-46.286	-27.728
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		-46.286	-27.728
Sonstiges Ergebnis			
In den Folgeperioden nicht erfolgswirksam umzugliederndes sonstiges Ergebnis			
Neubewertungen im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen	(15)	-25.730	-41.467
Sonstiges Ergebnis		-25.730	-41.467
Gesamtergebnis		-72.016	-69.195
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>	(29)	-72.016	-69.195
Unverwässertes und verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)		-2,73	-2,62

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover**

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2020

(in Tsd. €)	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Ergebnisvortrag	Rücklage für Pensions- verpflichtungen	Anteilseigner des Mutterunternehmens Summe
Stand 1. Januar 2019	67.491	260.679	-152.173	-139.758	36.239
Jahresergebnis			-27.728		-27.728
Sonstiges Ergebnis				-41.467	-41.467
Gesamtergebnis			-27.728	-41.467	-69.195
Transaktionen mit Eigentümern					
Verlustübernahme		35.970			35.970
Stand 31. Dezember 2019	67.491	296.649	-179.901	-181.225	3.014
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
Transaktionen mit Eigentümern					
Verlustübernahme		52.796			52.796
Stand 31. Dezember 2020	67.491	349.445	-226.187	-206.955	-16.206

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover
Konzern-Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2020**

	Verweis Anhang	Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Jahresergebnis		-46.286	-27.728
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(25)	24.337	23.811
Abnahme(-) / Zunahme der Rückstellungen	(16)	10.649	11.139
Aktivierete Eigenleistungen(-)	(2)	-2.272	-917
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge(-) / Aufwendungen		-19	-25
Saldo der Gewinne(-) und Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		86	-141
Saldo der erhaltenen Zinserträge (-) und gezahlten Zinsaufwendungen (+)		765	367
Saldo der Erträge(-) und Aufwendungen aus assoziierten Unternehmen	(27)	-955	1.723
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden		-8	0
Zunahme(-) / Abnahme der Vorräte, der Forderungen und sonstiger Vermögenswerte, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit bzw. dem Finanzmittelfonds zuzuordnen sind		1.280	-159
Zunahme / Abnahme(-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstiger Verpflichtungen, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-16.671	1.968
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		<u>-29.094</u>	<u>10.038</u>
-davon aus erstatteten(-) / gezahlten Ertragsteuern 65 Tsd. € (Vorjahr: 97 Tsd. €)			
Investitionen(-) in das immaterielle Anlagevermögen	(1)	-2.330	-1.452
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		379	325
Investitionen(-) in das Sachanlagevermögen	(2)	-38.866	-65.000
Einzahlungen aus Zuwendungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	(19)	14.549	33.222
Termingelder mit einer Laufzeit von über 3 Monaten		-35.000	0
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	46
Investitionen(-) in das Finanzanlagevermögen	(3)	-1.545	-2.352
Erhaltene Zinsen		85	520
Erhaltene Dividenden		110	64
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		<u>-62.617</u>	<u>-34.627</u>
Ergebnisausgleichszahlungen der Unternehmenseigner	(13)	39.690	35.970
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten		0	24.817
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten		-7.521	-6.113
Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten im Sinne des IFRS 16		-2.480	-2.051
Gezahlte Zinsen		-850	-888
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		<u>28.839</u>	<u>51.735</u>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		-62.872	27.146
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		91.932	64.786
Finanzmittelfonds am Ende der Periode		<u>29.060</u>	<u>91.932</u>
Finanzmittelfonds:			
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten / Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(10)	29.060	91.932
Finanzmittelfonds		<u>29.060</u>	<u>91.932</u>

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover
Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2020**

1. Allgemeine Informationen	53
2. Rechnungslegungsmethoden	53
2.1 Konsolidierung.....	53
2.1.1 Konsolidierungskreis.....	53
2.1.2 Konsolidierungsmethoden (einschließlich Equity-Methode).....	56
2.2 Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsmethoden	57
2.2.1 Immaterielle Vermögenswerte	57
2.2.2 Sachanlagen	57
2.2.3 Leasingverhältnisse	58
2.2.4 Finanzinstrumente.....	61
2.2.5 Finanzanlagen.....	65
2.2.6 Unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	65
2.2.7 Steuerabgrenzungen.....	65
2.2.8 Vorräte.....	66
2.2.9 Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	67
2.2.10 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	67
2.2.11 Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	67
2.2.12 Pensionsrückstellungen	68
2.2.13 Übrige Rückstellungen	69
2.2.14 Übriges Fremdkapital.....	69
2.2.15 Umsatzerlöse	69
2.2.16 Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen	70
2.2.17 Zuwendungen der öffentlichen Hand	70
2.2.18 Ergebnisabführung.....	70
2.3 Änderungen der Rechnungslegungsmethoden	71
2.4 Veröffentlichte, jedoch noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards	72
2.5 Wesentliche Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen	72
3. Finanzrisikomanagement	75
3.1 Kapitalstruktur	75
3.2 Kategorisierung der Finanzinstrumente	76
3.3 Ergebnisbeiträge aus Finanzinstrumenten	77
3.4 Beizulegender Zeitwert.....	77
3.5 Liquiditätsrisiko	78
3.6 Kreditrisiko.....	79
3.7 Zinsrisiken	80
3.7.1 Marktrisiko	81
3.7.2 Verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten	81

4. Angaben zu Posten der Konzernbilanz.....	81
5. Angaben zu Posten der Konzern-Gesamtergebnisrechnung	98
6. Segmentberichterstattung.....	101
6.1 Geschäftssegmentbildung	101
6.2 Beschreibung der berichteten Segmente.....	102
6.2.1 ÜSTRA	102
6.2.2 Sonstige Verkehrs- und Transportleistungen	102
6.2.3 Beratungs- und Ingenieurleistungen	102
6.2.4 Sonstige Dienstleistungen.....	102
6.3 Segmentinformationen.....	103
7. Sonstige Angaben	105
7.1 Arbeitnehmerschaft.....	105
7.2 Nahestehende Personen.....	105
7.2.1 Organbezüge.....	105
7.2.2 Beziehungen zur Muttergesellschaft.....	106
7.2.3 Sonstige Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen.....	106
7.3 Verkehrskonzessionen	108
7.4 Zuwendungen der öffentlichen Hand	109
7.5 Für das Geschäftsjahr berechnetes Honorar des Abschlussprüfers nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB..	109
7.6 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	109
7.7 Mitteilung zum Corporate Governance Kodex	109
7.8 Versicherung der gesetzlichen Vertreter	110
 Anlage 1	Entwicklung der Anlagenwerte zum 31. Dezember 2020
 Anlage 2	Entwicklung der Anlagenwerte zum 31. Dezember 2019

1. Allgemeine Informationen

Der Konzernabschluss der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA), Hannover, zum 31. Dezember 2020 ist in Anwendung von § 315e Abs. 1 HGB nach den Vorschriften der am Abschlussstichtag gültigen und von der Europäischen Union anerkannten International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board, London, (IASB) aufgestellt worden.

Die ÜSTRA ist ein Unternehmen mit Sitz in Hannover/Deutschland, Am Hohen Ufer 6 und ist beim Amtsgericht Hannover unter der Handelsregisternummer HRB 3791 eingetragen. Die Aktien der ÜSTRA sind zum Börsenhandel zugelassen. Die Hauptaktivitäten der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmen (im Folgenden als „Konzern“ bezeichnet) werden in der Segmentberichterstattung beschrieben (Abschnitt 6 des Konzernanhangs). Informationen über ihr oberstes Mutterunternehmen werden im Abschnitt 7 des Konzernanhangs dargestellt.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde vom Vorstand am 16. April 2021 aufgestellt und zur Weitergabe an den Aufsichtsrat zur Prüfung gemäß § 171 Abs. 1 AktG freigegeben.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Tausend Euro (Tsd. €) angegeben. Die Einzelabschlüsse der konsolidierten Unternehmen sind auf den Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Soweit erforderlich werden Anpassungen an konzerneinheitliche Rechnungslegungsmethoden vorgenommen.

2. Rechnungslegungsmethoden

2.1 Konsolidierung

2.1.1 Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss umfasst die Einzelabschlüsse der ÜSTRA und ihrer Tochtergesellschaften, deren Finanz- und Geschäftspolitik die ÜSTRA zur Erzielung eigenen wirtschaftlichen Nutzens bestimmen kann. Eine Beherrschung liegt vor, wenn der Konzern eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement bei dem Beteiligungsunternehmen hat und er seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen auch dazu einsetzen kann, diese Renditen zu beeinflussen. Insbesondere beherrscht der Konzern ein Beteiligungsunternehmen dann, und nur dann, wenn er alle nachfolgenden Eigenschaften besitzt:

- die Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen (d. h. der Konzern hat aufgrund aktuell bestehender Rechte die Möglichkeit, diejenigen Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens zu steuern, die einen wesentlichen Einfluss auf dessen Rendite haben);
- eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen und

- die Fähigkeit, seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen dergestalt zu nutzen, dass dadurch die Rendite des Beteiligungsunternehmens beeinflusst wird.

Besitzt die ÜSTRA keine Mehrheit der Stimmrechte oder damit vergleichbare Rechte an einem Beteiligungsunternehmen, wird bei der Beurteilung berücksichtigt, ob die ÜSTRA die Verfügungsgewalt an diesem Beteiligungsunternehmen hat sowie alle relevanten Sachverhalte und Umstände. Hierzu zählen u. a.:

- eine vertragliche Vereinbarung mit den anderen Stimmberechtigten;
- Rechte, die aus anderen vertraglichen Vereinbarungen resultieren;
- Stimmrechte und potenzielle Stimmrechte des Konzerns.

Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der drei Beherrschungselemente verändert haben, wird erneut geprüft, ob ein Beteiligungsunternehmen beherrscht wird.

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem die ÜSTRA über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse. In der Regel wird ein maßgeblicher Einfluss vermutet, wenn die ÜSTRA direkt oder indirekt einen Stimmrechtsanteil zwischen 20 % und 50 % besitzt. Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die gemeinschaftlich die Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern. Die erfolgte Klassifizierung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

Nr.	Name und Sitz der Konzerngesellschaft <i>Hauptgeschäftstätigkeit</i>	Kapital-/ Stimm- rechts- anteil	Anteile gehalten von	Eigen- kapital Tsd. €	Jahres- ergebnis Tsd. €
Konsolidierte Tochterunternehmen					
1	ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover <i>Reiseverkehrs-dienstleistungen</i>	100%	ÜSTRA	1.645 ³⁾	-246 ²⁾
2	TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover <i>Baumanagement</i>	100%	ÜSTRA	2.875 ³⁾	229 ³⁾
3	protec service GmbH, Hannover <i>Sicherheitsdienstleistungen</i>	100%	ÜSTRA	337 ³⁾	1.121 ²⁾
4	RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover <i>Revisions und Beratungsdienstleistungen</i>	100%	ÜSTRA	100 ³⁾	282 ²⁾
5	Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover <i>Grundstücksvermietung</i>	100%	ÜSTRA	1.503 ³⁾	160 ³⁾
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen					
<i>Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen</i>					
6	X-CITY MARKETING Hannover GmbH, Hannover <i>Vermietung von Werbeflächen</i>	50%	ÜSTRA	12.461 ³⁾	1.476 ³⁾
7	Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. - Passerelle - KG, Hannover <i>Grundstücksgesellschaft</i>	30%	ÜSTRA	25.061 ³⁾	404 ³⁾
8	Fahrgastmedien Hannover GmbH, Hannover	90%	ÜSTRA	312 ¹⁾	85 ¹⁾
Nicht nach der Equity-Methode einbezogene Beteiligungen					
9	TaxiBus Vertriebs- und Vermittlungsgesellschaft mbH, Hannover <i>Reiseverkehrsdienstleistungen</i>	50%	ÜSTRA	479 ³⁾	20 ³⁾
10	GVH - Großraum-Verkehr Hannover GmbH, Hannover <i>Reiseverkehrsdienstleistungen</i>	33%	ÜSTRA	493 ¹⁾	-633 ¹⁾
11	FM Hannover GmbH <i>Sicherheitsdienstleistungen</i>	30%	Nr. 3	440 ³⁾	415 ³⁾

1) vorläufiger handelsrechtlicher Jahresabschluss 2020

2) vor Ergebnisabführung aufgrund Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag

3) gemäß Jahresabschluss 2020 nach HGB

Die protec service GmbH (protec), die RevCon Audit und Consulting GmbH (RevCon) und die ÜSTRA Reisen GmbH (ÜSTRA Reisen) nehmen im Hinblick auf die Veröffentlichung ihres Jahresabschlusses die Befreiungsmöglichkeit gemäß § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch.

Nicht nach der Equity-Methode einbezogene Beteiligungen werden nicht in den Konzernabschluss einbezogen, da kein maßgeblicher Einfluss gemäß IAS 28.6 vorliegt.

Der Kreis, der unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen wurde im Geschäftsjahr um die Fahrgastmedien Hannover GmbH (FGMH) erweitert. Aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Vereinbarungen sind die Voraussetzungen des IFRS 10 nicht erfüllt, sodass die Gesellschaft nicht vollkonsolidiert werden kann.

2.1.2 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 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, 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 aktivischen 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.

2.2 Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsmethoden

2.2.1 Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden gemäß IAS 38 zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet. Unentgeltlich zugewendete Verkehrskonzessionen werden nicht angesetzt. Geleistete Anzahlungen auf aktivierungsfähige Vermögenswerte werden bereits in den immateriellen Vermögenswerten aktiviert.

Die Abschreibungen werden nach der linearen Abschreibungsmethode vorgenommen. Bei den immateriellen Vermögenswerten handelt es sich um Software, die über Nutzungsdauern zwischen drei und fünf Jahren abgeschrieben wird.

Der Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag die Abschreibungsdauer sowie die Abschreibungsmethode. Darüber hinaus werden nach IAS 36 die Buchwerte der Vermögenswerte dahingehend überprüft, ob Anhaltspunkte für einen Wertminderungsbedarf bei diesen Vermögenswerten festzustellen sind. Liegen solche Anhaltspunkte vor, wird der erzielbare Betrag des Vermögenswertes geschätzt. Liegt der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts unter dessen Buchwert, werden außerplanmäßige Abschreibungen nach IAS 36 auf diesen Wert vorgenommen. Dabei gilt als erzielbarer Betrag der Barwert der aus der künftigen Nutzung im Unternehmen erwarteten Mittelzuflüsse oder ein höherer beizulegender Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten.

2.2.2 Sachanlagen

Die Sachanlagen enthalten die im Eigentum der Konzernunternehmen stehenden Vermögenswerte. Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen und/oder kumulierter Wertminderungsaufwendungen angesetzt. Dabei werden die Anschaffungskosten um Skonti und Rabatte gekürzt. Nachträgliche Ausgaben werden nur aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass der mit den Ausgaben verbundene künftige wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird. Erhaltene Investitionszuschüsse werden mit den Anschaffungskosten der bezuschussten Vermögenswerte verrechnet. Wir verweisen auf 4. (2). Geleistete Anzahlungen auf aktivierungsfähige Vermögenswerte werden bereits in den Sachanlagen aktiviert.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen, deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, werden linear ermittelt.

Jeder Gewinn oder Verlust aus dem Abgang einer Sachanlage wird im Gewinn oder Verlust erfasst. Die Abschreibung wird berechnet, um die Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen abzüglich ihrer geschätzten Restwerte linear über den Zeitraum ihrer geschätzten Nutzungsdauern zu verteilen. Die Abschreibung wird im Gewinn oder Verlust erfasst. Grundstücke werden nicht planmäßig abgeschrieben.

Diesen Abschreibungen liegen bei den einzelnen Posten folgende Nutzungsdauern zugrunde:

Bauten einschließlich Außenanlagen	10 bis 50 Jahre
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	10 bis 50 Jahre
Fahrzeuge für Personenverkehr	10 bis 30 Jahre
Busse	12 Jahre
Stadtbahnwagen	30 Jahre
Maschinen und maschinelle Anlagen	10 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 25 Jahre

Liegt der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts unter dessen Restbuchwert, werden außerplanmäßige Abschreibungen gemäß IAS 36 nach den vorstehend für die immateriellen Vermögenswerte erläuterten Grundsätzen vorgenommen. Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten bestimmt, der der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann und die weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten in der Lage ist, Mittelzuflüsse zu erzielen (zahlungsmittelgenerierende Einheit).

2.2.3 Leasingverhältnisse

Der Konzern beurteilt bei Vertragsbeginn, ob ein Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren.

i. Als Leasingnehmer

Am Bereitstellungsdatum oder bei Änderung eines Vertrags, der eine Leasingkomponente enthält, teilt der Konzern das vertraglich vereinbarte Entgelt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise auf. Für Immobilien-Leasingverträge hat der Konzern jedoch beschlossen, von einer Trennung der Nichtleasingkomponenten abzusehen und stattdessen Leasing- und Nichtleasingkomponenten als eine einzige Leasingkomponente zu bilanzieren.

Am Bereitstellungsdatum erfasst der Konzern ein Nutzungsrecht (right-of-use asset), das sein Recht auf die Nutzung des zugrunde liegenden Vermögenswerts begründet, sowie eine Schuld aus dem Leasingverhältnis, die seine Verpflichtung zu Leasingzahlungen beschreibt. Das Nutzungsrecht wird erstmalig zu Anschaffungskosten bewertet, die der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit entsprechen, angepasst um am oder vor dem Bereitstellungsdatum geleistete Zahlungen, zuzüglich etwaiger anfänglicher direkter Kosten sowie der geschätzten Kosten zur Demontage oder Beseitigung des zugrunde liegenden Vermögenswertes oder zur Wiederherstellung des zugrunde liegenden Vermögenswertes bzw. des Standortes, an dem dieser sich befindet, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Anschließend wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende des Leasingzeitraums linear abgeschrieben, es sei denn, das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert geht zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf den Konzern über oder in den Kosten des Nutzungsrechtes ist berücksichtigt, dass der Konzern eine Kaufoption wahrnehmen wird. In diesen Fällen wird das Nutzungsrecht über die Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswertes abgeschrieben, welche nach den Vorschriften für Sachanlagen ermittelt wird. Zusätzlich wird das Nutzungsrecht fortlaufend um Wertminderungen, sofern notwendig, berichtigt und um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit angepasst.

Eine Leasingverbindlichkeit wird zum Barwert der am Bereitstellungsdatum noch nicht geleisteten Leasingzahlungen abgezinst mit dem Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder, wenn sich dieser nicht ohne Weiteres bestimmen lässt, mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz des Konzerns. Normalerweise nutzt der Konzern den Grenzfremdkapitalzinssatz als Abzinsungssatz. Zur Ermittlung des jeweiligen Grenzfremdkapitalzinssatzes erlangt der Konzern Zinssätze von verschiedenen externen Finanzquellen und macht bestimmte Anpassungen, um die Leasingbedingungen und die Art des Vermögenswertes zu berücksichtigen. Der gewichtete durchschnittliche Grenzfremdkapitalzinssatz des Leasingnehmers beträgt 1,34 %, wobei bis zu einer Restlaufzeit bis zu 10 Jahre eine Grenzfremdkapitalzinssatz von 1,05 % Anwendung findet. Bei einer Laufzeit ab 20 Jahren wird ein Grenzfremdkapitalzinssatz von 1,50 % verwendet. Die Erfassung der Zinsaufwendungen erfolgt im Finanzergebnis in der Gesamtergebnisrechnung.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingzahlung ändert.

Nutzungsrechte werden grundsätzlich in Höhe der Leasingverbindlichkeit angesetzt. Die Abschreibung der Vermögenswerte erfolgt über die Laufzeit der zugrundeliegenden Leasingverträge.

Die in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit einbezogenen Leasingzahlungen umfassen grundsätzlich:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto festen Zahlungen;
- variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, erstmalig bewertet anhand des am Bereitstellungsdatum gültigen Indexes bzw. (Zins-)Satzes;
- Beträge, die aufgrund einer Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen sind;
- den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, Leasingzahlungen für eine Verlängerungsoption, wenn der Konzern hinreichend sicher ist, diese auszuüben, sowie Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung des Leasingverhältnisses, es sei denn, der Konzern ist hinreichend sicher, nicht vorzeitig zu kündigen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zum fortgeführten Buchwert unter Nutzung der Effektivzinsmethode bewertet. Sie wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Index- oder (Zins-)Satzänderung verändern, wenn der Konzern seine Schätzung zu den voraussichtlichen Zahlungen im Rahmen einer Restwertgarantie anpasst, wenn der Konzern seine Einschätzung über die Ausübung einer Kauf-, Verlängerungs- oder Kündigungsoption ändert oder sich eine de facto feste Leasingzahlung ändert. Bei einer solchen Neubewertung der Leasingverbindlichkeit wird eine entsprechende Anpassung des Buchwertes des Nutzungsrechtes vorgenommen.

Der wesentlichste Leasingvertrag stellt der Flächennutzungsvertrag dar, dieser verpflichtet den Konzern zu fixen und variablen Leasingraten. Die variablen Leasingraten sind an das Spartenergebnis „Stadtbahn“ geknüpft und werden erst im Folgejahr berechnet und beglichen. Die variablen Leasingraten sind daher nicht Bestandteil der Leasingverbindlichkeit. 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 Restlaufzeit von 19 Jahren aus, was der Restlaufzeit des ÖDA (Öffentlichen Dienstleistungsauftrag) entspricht.

Die Auswirkungen auf die Konzern-Gesamtergebnisrechnung:

	31.12.2020 Tsd. €	31.12.2019 Tsd. €
Materialaufwand	48.041	52.366
- davon variable Leasingaufwendungen	0	9.883
Sonstige betriebliche Aufwendungen	23.170	25.863
- davon Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	-72	-87
- davon Aufwendungen aus Leasingverhältnissen mit einem geringen Wert	-197	-166
Abschreibungen	24.337	23.811
- davon auf Nutzungsrechte	2.388	2.225
Zinsaufwendungen	1.324	1.247
- davon aus der Aufzinsung	386	408

Die undiskontierten Leasingverbindlichkeiten betragen:

	31.12.2020 Tsd. €	31.12.2019 Tsd. €
Bis zu einem Jahr	2.377	2.745
Länger als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	8.040	9.774
Länger als fünf Jahre	18.129	20.306

In der Kapitalflussrechnung wurden im Finanzierungs-Cash-Flow Auszahlungen für Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 2.480 Tsd. € und Zinsen in Höhe von 386 Tsd. € erfasst.

Für weitere Informationen bezüglich der Verteilung auf die einzelnen Posten im Anlagevermögen verweisen wir auf den Konzern-Anlagenspiegel.

Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert zugrunde liegen:

Der Konzern hat beschlossen, Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten für Leasingverhältnisse, denen Vermögenswerte von geringem Wert (Neuwert bis einschließlich 5.000 €) zugrunde liegen, sowie für kurzfristige Leasingverhältnisse (Laufzeit bis einschließlich ein Jahr), einschließlich IT-Ausstattung, nicht anzusetzen. Der Konzern erfasst die mit diesen Leasingverhältnissen in Zusammenhang stehenden Leasingzahlungen über die Laufzeit des Leasingverhältnisses linear als Aufwand.

ii. Als Leasinggeber

Der Konzern hat lediglich in unwesentlicher Höhe Verträge, in denen er als Leasinggeber auftritt. Mit ihnen werden in unwesentlicher Höhe Mieterträge erzielt. Diese werden linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst.

2.2.4 Finanzinstrumente

IFRS 9 Finanzinstrumente legt die Anforderungen für Ansatz und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, finanziellen Schulden sowie einigen Verträgen zum Kauf oder Verkauf von nicht finanziellen Posten fest.

IFRS 9 enthält drei wichtige Einstufungskategorien für finanzielle Vermögenswerte: zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im Gewinn oder Verlust bewertet (FVTPL) sowie zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im sonstigen Ergebnis bewertet (FVOCI).

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 Finanzierungskomponente) oder eine finanzielle Verbindlichkeit wird beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Bei einem Posten, der nicht zu FVTPL bewertet wird, werden die Transaktionskosten, die direkt seinem Erwerb bzw. seinen Ausgabe zurechenbar sind, hinzugerechnet bzw. abgezogen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte – Klassifizierung, Folgebewertung und Gewinne und Verluste

Für Zwecke der Folgebilanzierung werden Schuldinstrumente anhand der zwei Kriterien „Geschäftsmodell“ und „vertragliche Ausgestaltung der Zahlungsströme“ klassifiziert.

Finanzielle Vermögenswerte werden nach der erstmaligen Erfassung nicht reklassifiziert, es sei denn der Konzern ändert sein Geschäftsmodell zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte. In diesem Fall werden alle betroffenen finanziellen Vermögenswerte am ersten Tag der Berichtsperiode reklassifiziert, die auf die Änderung des Geschäftsmodells folgt.

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind und es nicht als FVTPL designiert wurde:

- Er wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Ein Schuldinstrument wird zu FVOCI bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind und es nicht als FVTPL designiert wurde:

- Es wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung sowohl im Halten finanzieller Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme als auch im Verkauf finanzieller Vermögenswerte besteht, und
- seine Vertragsbedingungen führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Sofern die oben genannten Kriterien für die Klassifizierung zu fortgeführten Anschaffungskosten bzw. FVOCI nicht erfüllt sind, werden die Schuldinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Klassifizierung und Bewertung von Eigenkapitalinvestments erfolgt grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL). Davon abweichend besteht beim erstmaligen Ansatz eines originären Eigenkapitalinvestments, das nicht zu Handelszwecken gehalten wird, das unwiderrufliche Wahlrecht, Folgeänderungen im beizulegenden Zeitwert des Investments im sonstigen Ergebnis zu zeigen. Diese Wahl wird einzelfallbezogen für jedes Investment getroffen.

Bei der erstmaligen Erfassung kann der Konzern unwiderruflich entscheiden, finanzielle Vermögenswerte, die ansonsten die Bedingungen für die Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zu FVOCI erfüllen, zu FVTPL zu designieren, wenn dies dazu führt, ansonsten auftretende Rechnungslegungsanomalien („accounting mismatch“) zu beseitigen oder signifikant zu verringern.

Im ÜSTRA Konzern werden finanzielle Vermögenswerte unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Zahlungsstromkriteriums zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zu FVTPL (zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im Gewinn oder Verlust) bewertet. Es wird weder von der Fair Value Option noch von der OCI Option Gebrauch gemacht.

Gewinne und Verluste aus finanziellen Vermögenswerten umfassen Zinserträge, Zinsaufwendungen, Dividenden und Abschreibungen und werden erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Verbindlichkeiten – Klassifizierung, Folgebewertung und Gewinne und Verluste

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVTPL) 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. Ausbuchung

Finanzielle Vermögenswerte

Der Konzern bucht einen finanziellen Vermögenswert aus, wenn die vertraglichen Rechte hinsichtlich der Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder er die Rechte zum Erhalt der Zahlungsströme in einer Transaktion überträgt, in der auch alle wesentlichen mit dem Eigentum des finanziellen Vermögenswertes verbundenen Risiken und Chancen übertragen werden.

Eine Ausbuchung findet ebenfalls statt, wenn der Konzern alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen weder überträgt noch behält und er nicht die Verfügungsgewalt über den übertragenen Vermögenswert behält.

Der Konzern führt Transaktionen durch, in denen er bilanzierte Vermögenswerte überträgt, aber entweder alle oder alle wesentlichen Risiken und Chancen aus dem übertragenen Vermögenswert behält. In diesen Fällen werden die übertragenen Vermögenswerte nicht ausgebucht.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Der Konzern bucht eine finanzielle Verbindlichkeit aus, wenn die vertraglichen Verpflichtungen erfüllt, aufgehoben oder ausgelaufen sind. Führt eine Überprüfung von geänderten Vertragsbedingungen anhand quantitativer und qualitativer Kriterien zu der Einschätzung, dass beide Vertragswerke als substantiell gleich anzusehen sind, so wird die alte Verbindlichkeit zu geänderten Bedin-

gungen fortgeführt, indem der Buchwert ergebniswirksam angepasst wird. Der neue Buchwert der Verbindlichkeit ergibt sich dabei aus dem Barwert der modifizierten Zahlungsströme, die mit dem ursprünglichen Effektivitätszinssatz diskontiert werden. Kommt der Konzern zu der Einschätzung, dass die Vertragsbedingungen und die Zahlungsströme der angepassten Verbindlichkeit signifikant anders sind, wird sie ausgebucht. In diesem Fall wird eine neue finanzielle Verbindlichkeit basierend auf den angepassten Bedingungen zum beizulegenden Zeitwert erfasst.

Bei der Ausbuchung einer finanziellen Verbindlichkeit wird die Differenz zwischen dem Buchwert der getilgten Verbindlichkeit und dem gezahlten Entgelt (einschließlich übertragener unbarer Vermögenswerte oder übernommener Verbindlichkeiten) im Gewinn oder Verlust erfasst.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsgeschäften sind im Konzern nicht einschlägig.

iii. Wertminderung

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 Berichtsjahr 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.

iv. 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.

v. 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.

Wir verweisen im Weiteren auf die Abschnitte 3.2 sowie 3.6.

2.2.5 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.

2.2.6 Unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind mit dem auf den Konzern entfallenden Eigenkapitalanteil bilanziert. Die von diesen Unternehmen im jeweiligen Geschäftsjahr erwirtschafteten Ergebnisse werden, soweit anteilig auf den Konzern entfallend, GuV-wirksam (Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen) dem Beteiligungsbuchwert zugeschrieben. Erhaltene Gewinnausschüttungen vermindern den Beteiligungsbuchwert und fließen nicht in das Konzernergebnis ein. Für Gemeinschaftsunternehmen wird ebenfalls die Equity-Methode angewendet.

2.2.7 Steuerabgrenzungen

Bezogen auf Vermögenswerte und Schulden sowie auf etwaige steuerliche Verluste der ÜSTRA und ihrer Tochtergesellschaften protec, ÜSTRA Reisen und RevCon werden keine latenten Steuern angesetzt, da auf der Grundlage des bestehenden Organschaftsverhältnisses die steuerlichen Ergebnisse dieser Gesellschaften sowie die Steuerbasis der Vermögenswerte und Schulden der nicht zum Konzern der ÜSTRA gehörenden Organträgerin Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover, zuzurechnen sind und keine Steuerumlagen seitens der Organträgerin erhoben werden.

Daneben resultieren die aktiven latenten Steuern bzw. die latenten Steuerschulden aus temporären Abweichungen zwischen der IFRS-Bilanz und der Steuerbilanz im Hinblick auf die Wertansätze von Vermögenswerten und Schulden konsolidierter Tochterunternehmen außerhalb des vorgenannten Organschaftsverhältnisses. Dieses betrifft die TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH (TransTecBau), Hannover. Darüber hinaus existieren bei der Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH (Gehry-Tower), Hannover, steuerliche Verlustvorträge, aus denen in der Zukunft Steuerentlastungseffekte erwartet werden können. Aktive latente Steuern aus abzugsfähigen temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen werden nur insoweit aktiviert, als vorliegende Unternehmensplanungsrechnungen eine Nutzung durch verrechnungsfähige zu versteuernde Differenzen oder durch zu erwartende ausreichende steuerliche Gewinne in künftigen Perioden erwarten lassen. Da keine Nutzung zu erwarten ist, wurden für Gehry-Tower keine aktiven latenten Steuern gebildet. Die Bildung und Auflösung der Steuerabgrenzungsposten erfolgt GuV-wirksam.

Latente Steueransprüche und -schulden werden anhand des einheitlich angewandten Steuersatzes von 32 % (Vorjahr: 32 %) bemessen, der in der Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, voraussichtlich Gültigkeit erlangt. Dabei werden die steuerlichen Regelungen und Steuersätze zugrunde gelegt, die zum Abschlussstichtag gelten. Aktive und passive latente Steuern auf temporäre Differenzen werden saldiert, wenn sie gegenüber derselben Steuerbehörde bestehen und laufende Steueransprüche mit laufenden Steuerverbindlichkeiten aufgerechnet werden können.

2.2.8 Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungskosten, die nach der Durchschnittsmethode ermittelt werden bzw. dem niedrigeren Nettoveräußerungspreis angesetzt. Selbsterstellte Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Herstellungskosten unter Berücksichtigung der direkt zurechenbaren Fertigungseinzel- und -gemeinkosten, der Materialeinzel- und -gemeinkosten und der Verwaltungsgemeinkosten bewertet.

2.2.9 Sonstige kurzfristige Vermögenswerte

Bei Forderungen aus Fertigungsaufträgen handelt es sich um Vertragsvermögenswerte im Sinne des IFRS 15. Diese betreffen ausschließlich die TransTecBau und umfassen die bis zum Bilanzstichtag erbrachten Leistungsverpflichtungen. Diese Leistungen stellen einen Vermögenswert dar, der keine alternativen Nutzungsmöglichkeiten für die TransTecBau aufweist und die Gesellschaft hat einen Rechtsanspruch auf Bezahlung der bereits erbrachten Leistungen. Dabei wird der Leistungsfortschritt regelmäßig als Verhältnis der bis zum Bilanzstichtag angefallenen direkt zurechenbaren Auftragskosten zu den geschätzten gesamten Auftragskosten ermittelt. Ist das Ergebnis eines Auftrags dagegen nicht verlässlich schätzbar, werden Auftragserlöse nur in Höhe der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten angesetzt, soweit diese mit überwiegender Wahrscheinlichkeit einbringlich sind. Auftragskosten werden in der Periode ihrer Entstehung, erwartete Verluste aus einem Fertigungsauftrag sofort als Aufwand erfasst.

Ansprüche auf die Nutzung bestimmter Leistungen, die durch bereits erbrachte Geldleistungen erworben wurden und in der Folgeperiode realisiert werden, sind nach den für immaterielle Vermögenswerte geltenden Grundsätzen zu Anschaffungskosten, gegebenenfalls reduziert um Wertminderungsabschläge sowie um Aufwendungen, die auf bereits erhaltene Teilleistungen entfallen, bilanziert.

2.2.10 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der Posten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz umfasst den Kassenbestand, Bankguthaben sowie kurzfristige Einlagen mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden bei Banken oder Finanzinstituten hinterlegt. Der Konzern nimmt an, dass seine Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf Grundlage der externen Ratings der Banken und Finanzinstitute ein geringes Ausfallrisiko aufweisen.

Für Zwecke der Kapitalflussrechnung umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente die oben definierten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden zu Anschaffungskosten bewertet.

2.2.11 Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und diesen zugehörige Schulden werden 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.

2.2.12 Pensionsrückstellungen

Der Bewertung von Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen einschließlich der Pensionszusagen der Unterstützungseinrichtung, für deren Erfüllung die ÜSTRA einzustehen hat, liegt gemäß IAS 19 das Anwartschaftsbarwertverfahren (sogenannte Projected Unit Credit-Methode) zugrunde. Der Wertansatz der Verpflichtungen wird um den beizulegenden Zeitwert des von der Unterstützungseinrichtung gehaltenen Planvermögens reduziert.

Neubewertungen (einschließlich versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste) der Auswirkungen der Vermögenswertobergrenze (ohne Berücksichtigung von Nettozinsen, da auf den Konzern nicht anwendbar) und der Erträge aus Planvermögen (ohne Berücksichtigung von Nettozinsen) werden sofort in der Bilanz und in der Periode, in welcher sie anfallen, in einer Rücklage für Pensionsverpflichtungen im sonstigen Ergebnis (debitorisch oder kreditorisch) erfasst. Neubewertungen dürfen in Folgeperioden nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden in dem Jahr ihres Entstehens als Teil der Pensionsrückstellung bilanziert und zum Jahresende im sonstigen Ergebnis erfasst und in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassende Zinsaufwand wird grundsätzlich ermittelt durch Multiplikation des Abzinsungssatzes und der Netto-Pensionsschuld oder dem Netto-Pensionsvermögenswert, d. h. der versicherungsmathematischen Verpflichtung abzüglich des Planvermögens, jeweils zum Beginn der Periode. Der Zinsaufwand wird im operativen Ergebnis gezeigt. Der nachzuerrechnende Dienstzeitaufwand wird zum jeweils früheren Zeitpunkt, an dem die Anpassung oder Kürzung des Plans eintritt, oder dem Zeitpunkt, an dem der Konzern mit der Restrukturierung verbundene Kosten ansetzt, GuV-wirksam erfasst.

Das Planvermögen ist vor dem Zugriff der Gläubiger des Konzerns geschützt und kann nicht direkt an den Konzern gezahlt werden. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert.

2.2.13 Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen berücksichtigen bestehende ungewisse Verpflichtungen aus vergangenen Ereignissen, die mit überwiegender Wahrscheinlichkeit eine wirtschaftliche Belastung des Konzerns nach sich ziehen. Ihre Bemessung ergibt sich aus der bestmöglichen Schätzung der Verpflichtung durch den Vorstand. Die Rückstellungen werden diskontiert, sofern deren Barwert aufgrund eines erst in Zukunft zu erwartenden Ressourcenabflusses wesentlich niedriger ist.

2.2.14 Übriges Fremdkapital

Finanzverbindlichkeiten sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden bei ihrem erstmaligen Ansatz im Zeitpunkt, zu dem eine in den Konzernabschluss einbezogene Gesellschaft Vertragspartei wird, sowie in der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Kurzfristig fällige Leistungen an Beschäftigte aufgrund bereits erbrachter Arbeitsleistungen sowie mit solchen Leistungen in Zusammenhang stehende Beiträge und Abgaben sind in Höhe der zu zahlenden Beträge passiviert. Für angesammelte Ansprüche auf zu vergütende Abwesenheiten aufgrund von Resturlaub und geleisteter Mehrarbeit erfolgt die Passivierung in Höhe der erwarteten Kosten. Zudem werden bereits erhaltene, aber noch nicht verbrauchte Zuschüsse für zukünftige Investitionen hier ausgewiesen.

2.2.15 Umsatzerlöse

Der Konzern erzielt hauptsächlich Umsatzerlöse aus Verkehrs- und Transportleistungen. Die Umsatzerlöse, die aus diesem Segment erzielt werden, betreffen im Wesentlichen das Fahrkartengeschäft der ÜSTRA. Dieses lässt sich in sofort nutzbare Tickets (Kurzstrecken; Einzelticket, Tagesticket) und über einen längeren Zeitraum nutzbare Tickets (Monats-/Halbjahres-/Jahresabos) unterteilen. Dabei kommt die Annahme zum Tragen, dass die Beförderungsleistung grundsätzlich in direktem Zusammenhang mit dem Zeitraum der möglichen Nutzung steht. Erlöse aus Verkehrs- und Transportleistungen werden gemäß IFRS 15.35 a (der Kunde erlangt unmittelbar mit Erbringung der Leistung den Nutzen) zeitraumbezogen realisiert. Auch wenn der Zeitraum für die sofort nutzbaren Tickets teilweise ein sehr kurzer ist.

In einem weiteren Segment des Konzerns werden in unwesentlichem Umfang Beratungs- und Ingenieurleistungen erbracht. Auch hier erfolgt die Umsatzrealisierung über einen Zeitraum. Bei Umsatzerlösen aus Fertigungsaufträgen (Vertragsvermögenswerte) im Sinne des IFRS 15.35 c (es entsteht ein Vermögenswert, der für die ÜSTRA keinen alternativen Nutzen hat und für den ein jederzeitiger Vergütungsanspruch für die bisher erbrachte Leistung besteht) kommt die Gewinnrealisierung nach der inputorientierten Methode zur Anwendung; dies betrifft die TransTecBau. Die Ermittlung des Fertigstellungsgrads erfolgt nach Maßgabe der bis zum Abschlussstichtag angefallenen Auftragskosten als Prozentsatz der für das jeweilige Projekt insgesamt geschätzten Auftragskosten. Die Auftragserlöse beinhalten den ursprünglich im Vertrag vereinbarten Erlös zuzüglich aller Zah-

lungen für Abweichungen, sofern es wahrscheinlich ist, dass sie zu Erlösen führen und verlässlich bewertet werden können. Dies ist bei den gegebenen Verträgen der Fall.

Zudem werden im Konzern sonstige Dienstleistungen erbracht. Der Konzern ist zu der Einschätzung gelangt, dass bei kontinuierlicher Leistungserbringung über einen Zeitraum die Umsatzerlöse zeitraumbezogen outputorientiert realisiert werden.

Dies entspricht den geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach IFRS 15.

Sobald der Anspruch auf Vergütung unbedingt wird, wird er unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Auf den separaten Ausweis der erhaltenen Vorauszahlungen auf Zeitkarten in der Bilanz wird aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet, wir verweisen auf den Abschnitt 4. (19).

2.2.16 Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen

Die Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen des Konzerns umfassen:

- Zinserträge
- Zinsaufwendungen
- Dividendenerträge
- Dividendenaufwendungen

Die Abgrenzung der Zinserträge erfolgt auf der Grundlage der ausstehenden Darlehenssumme und des vereinbarten Zinssatzes.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

2.2.17 Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden erfasst, wenn hinreichende Sicherheit darüber besteht, dass die Zuwendungen gewährt werden und das Unternehmen die damit verbundenen Bedingungen erfüllt. Zuwendungen für einen Vermögenswert werden von den Anschaffungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt und werden mittels des reduzierten Abschreibungs Betrags über die Lebensdauer des Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Zuwendungen, die zum Ausgleich von Aufwendungen oder Verlusten gewährt wurden, werden in der Periode als Ertrag erfasst, in der der entsprechende Anspruch entsteht.

2.2.18 Ergebnisabführung

Ansprüche auf Verlustausgleich sowie Verpflichtungen zur Gewinnabführung, basierend auf dem mit der VVG (Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover, Hannover) geschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, werden als Einlagen der bzw. Ausschüttungen an die Muttergesellschaft behandelt und fließen nicht in das Jahresergebnis des Konzerns ein; Einlagen werden in die Kapitalrücklagen eingestellt. Die Ergebnisausgleichsansprüche bzw. -verpflichtungen werden

erfasst, wenn der auszugleichende Verlust bzw. der abzuführende Gewinn durch den vorliegenden handelsrechtlichen Jahresabschluss der ÜSTRA bestimmt ist.

2.3 Änderungen der Rechnungslegungsmethoden

Die für die Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2019 angewandten Rechnungslegungsmethoden wurden unverändert übernommen.

Neue und überarbeitete Standards

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:

IFRS	Bezeichnung
diverse Standards/ Rahmenkonzept	Änderung der Verweise auf das Rahmenkonzept in den IFRS-Standards
Änderungen an IAS 1 und IAS 8	Definition von „wesentlich“
Änderung an IFRS 3	Definition eines Geschäftsbetriebs
Änderung an IFRS 9, IAS 39 und IFRS7	Reform der Referenzzinssätze
Änderung an IFRS 16	COVID-19 bezogene Mieterleichterungen

2.4 Veröffentlichte, jedoch noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards

Bis zum Datum der Veröffentlichung des Konzernabschlusses veröffentlichte, jedoch nicht verpflichtend anzuwendende Standards werden nachfolgend aufgeführt. Empfehlungen zur vorzeitigen Anwendung neuer Standards, von Änderungen bestehender Standards und Interpretationen werden nicht umgesetzt. Der Konzern beabsichtigt, diese Standards anzuwenden, wenn sie in Kraft treten.

IFRS/IFRIC	Bezeichnung	Verbindlicher Erstanwendungszeitpunkt für Geschäftsjahre
Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16	Reform der Referenzzinssätze – Phase 2	ab dem 1. Januar 2021
Änderungen an IAS 37	Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung	ab dem 1. Januar 2022
IFRS-Standards	Jährliche Verbesserungen an den IFRS-Standards 2018–2020	ab dem 1. Januar 2022
Änderungen an IFRS 3	Verweis auf das Rahmenkonzept	ab dem 1. Januar 2022
Änderungen an IAS 1	Einstufung von Verbindlichkeiten als kurz- bzw. langfristig, Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	ab dem 1. Januar 2023
IFRS 17	Versicherungsverträge und Änderungen an IFRS 17 Versicherungsverträge	ab dem 1. Januar 2023
Änderungen an IAS 8	Definition von „Schätzungen“	ab dem 1. Januar 2023

Der Konzern erwartet keine wesentlichen Auswirkungen aus den o.g. Verlautbarungen.

2.5 Wesentliche Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses werden Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen getroffen, die sich auf die Höhe der zum Ende der Berichtsperiode ausgewiesenen Erträge, Aufwendungen, Vermögenswerte und Schulden sowie die Angabe von Eventualverbindlichkeiten auswirken. Durch die mit diesen Annahmen und Schätzungen verbundene Unsicherheit könnten jedoch Ergebnisse entstehen, die in zukünftigen Perioden zu erheblichen Anpassungen des Buchwerts der betroffenen Vermögenswerte oder Schulden führen.

Die der jeweiligen Schätzung zugrunde liegenden wesentlichen Annahmen werden bei den einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz erläutert. Die Annahmen und Schätzungen basieren auf Parametern, die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bekannt waren. Die tatsächlichen Werte können in Einzelfällen von den Annahmen und Schätzungen abweichen. Solche Abweichungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Kenntnis GuV-wirksam berücksichtigt.

Die Entwicklungen an den Finanzmärkten haben in zweierlei Hinsicht Auswirkungen auf IFRS Konzernabschlüsse. Zum einen ist dies die anhaltende Niedrigzinspolitik der Zentralbanken. Soweit Bewertungen im IFRS Abschluss auf einem Abzinsungsmodell (DCF-Modell) mit aktuellen Marktzinssätzen beruhen, erhöhen sich die hierbei ermittelten Barwerte. Dies wirkt sich im Rahmen eines etwaigen Wertminderungstests positiv aus, da zusätzlicher Bewertungsspielraum entsteht. Auf der Passivseite jedoch führt dies zu einer Erhöhung der Wertansätze für Schulden. Davon sind insbesondere die Pensionsverpflichtungen betroffen. Die aktuelle Niedrigzinsphase hat zum einen Auswirkungen auf den verwendeten Zinssatz für die Berechnung der Pensionsrückstellung. Zum anderen wirkt sich die aktuelle Niedrigzinsphase indirekt auf andere Bewertungsparameter wie Inflation und Gehaltssteigerungen aus. Wir verweisen auf weitergehende Aufgliederungen und Erläuterungen zu den getroffenen Annahmen und Schätzungen in Abschnitt 2.5.1 sowie den Erläuterungen zu den Angaben zu den Posten der Konzernbilanz in Abschnitt 4. Für die Auswirkungen auf die Zeitwerte verzinslicher finanzieller Verbindlichkeiten verweisen wir auf unsere Erläuterungen zum beizulegenden Zeitwert in Abschnitt 3.4 und der Sensitivitätsanalyse in 3.7.2.

Zum anderen weisen die Kapitalmärkte als Ergebnis weltwirtschaftlicher Entwicklungen eine hohe Volatilität bei den Aktienkursen auf. Dies führt bei kursbezogenen Bewertungen in einem IFRS Konzernabschluss (etwa Finanzwerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden) zu direkten Bewertungsschwankungen, die je nach Bewertungskategorie in der Gewinn- und Verlustrechnung oder über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital zu erfassen sind. Bei der ÜSTRA wirken sich diese Entwicklungen auf den Kapitalmärkten vorrangig auf die Höhe zukünftiger Erträge aus verzinslichen Krediten und Forderungen aus. Wir verweisen auf weitergehende Aufgliederungen und Erläuterungen zum Liquiditätsrisiko in Abschnitt 3.5 und 3.7.1.

Die Gesellschaft geht weiterhin davon aus von der Corona-Pandemie betroffen zu sein. Sie rechnet aber auch in Zukunft mit einem Schadensausgleich von 100 % durch öffentliche Zuwendungen und einen entsprechenden Ausgleich über den Ergebnisabführungsvertrag mit der VWG.

In den nachfolgend dargestellten Bereichen wurden besonders ermessensbehaftete Annahmen über die Festlegung wesentlicher Parameter getroffen, die einen erheblichen Einfluss auf die durch den Konzernabschluss vermittelte Vermögens- und Ertragslage der ÜSTRA haben.

Fahrzeuge für den Personennahverkehr

Die wirtschaftliche Nutzbarkeit der Fahrzeuge für den Personenverkehr (197.678 Tsd. €; Vorjahr: 190.905 Tsd. €) hängt in hohem Maße vom technologischen Wandel sowie der Entwicklung wesentlicher Betriebskostenkomponenten (insbesondere Energiepreise) ab. Der Vorstand geht nach Beobachtung der Marktentwicklung für das Berichtsjahr davon aus, dass die für Stadtbahnwagen und Busse getroffenen Annahmen in Hinblick auf die Nutzungsdauern von in der Regel 30 Jahren (Stadtbahnwagen) bzw. 12 Jahren (Busse) weiterhin aufrechterhalten werden können.

Bestimmung der Laufzeit von Leasingverträgen mit Kündigungsoption

Im Rahmen der Ausübung von Kündigungsoptionen bei Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Wahrscheinlichkeit der Ausübung bestehender Kündigungsoptionen getroffen. Dies betrifft den Flächennutzungsvertrag Stadtbahn mit der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra), Hannover. Für die Ausübung der Kündigungsoption beurteilt die ÜSTRA ihre Verpflichtungen aus dem ÖDA. Wir verweisen auch auf Abschnitt 2.2.3.

Rückstellungen für Pensionen

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen liegen unter anderem Annahmen über den Diskontierungszinssatz, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren, wie wirtschaftliche Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten von den tatsächlichen Daten abweichen.

Der Diskontierungssatz für die Pensionsverpflichtungen (331.930 Tsd. €; Vorjahr: 295.868 €) im Rahmen der Berechnung des Anwartschaftsbarwerts der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2020 wurde in Höhe von 0,75 % (Vorjahr: 1,05 %) ermittelt. Je nach angewandter Ermittlungsmethodik und der damit verbundenen Gewichtung der einbezogenen Anleihen ergeben sich zum 31. Dezember 2020 teils voneinander abweichende Zinssätze. Entsprechend den vertretenen methodischen Ansätzen ergibt sich für den Bestand der Anspruchsberechtigten hinsichtlich des Diskontierungszinssatzes ein Schätzintervall von etwa 0,7 % bis 1,0 % (Vorjahr 0,9 % bis 1,3 %).

Weitergehende Aufgliederungen und Erläuterungen zu den getroffenen Annahmen und Schätzungen werden in den Erläuterungen zu den Angaben zu den Posten der Konzernbilanz in Abschnitt 4. (15) dargestellt.

Poolausgleich

Die Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen im Tarifgebiet des Großraum-Verkehr-Hannover (GVH) unterliegen einem Poolausgleich unter den am GVH beteiligten Verkehrsträgern. Zur Ermittlung der voraussichtlichen Höhe dieses Poolausgleichs für das Geschäftsjahr 2020 schätzen die gesetzlichen Vertreter - auf Basis der gezählten und zuletzt im Rahmen einer im Jahr 2019 durchgeführten Strukturhebung befragten Fahrgäste - den Anteil der ÜSTRA an den gesamten Tarifeinnahmen im GVH. Dabei wird der im Jahr 2019 rechnerisch ermittelte ÜSTRA-Anteil (ÜSTRA-Fahrten x Umsteigehäufigkeit x Reiseweiten x anteilige Fahrteneinnahme) in gleicher Höhe für das Jahr 2020 in Ansatz gebracht und mit den GVH-Gesamteinnahmen multipliziert. In der weiteren Folge werden, die im Jahr 2020 erzielten und gebuchten Kasseneinnahmen saldiert. Pandemiebedingt konnte im Jahr 2020 keine Strukturhebung vor Ort durchgeführt werden, sodass in diesem Jahr die Erhebung 2019 zu Grunde gelegt wurde.

3. Finanzrisikomanagement

3.1 Kapitalstruktur

Der Konzern weist die folgende Kapitalstruktur auf:

	31.12.2020		Vorjahr	
	Tsd. €	%	Tsd. €	%
Eigenkapital	-16.206	-3,5	3.014	0,6
Langfristiges Fremdkapital	421.006	90,5	395.864	82,0
Kurzfristiges Fremdkapital	<u>60.434</u>	<u>13,0</u>	<u>84.260</u>	<u>17,4</u>
	<u>465.234</u>	<u>100,00</u>	<u>483.138</u>	<u>100,0</u>

Im Hinblick auf das Eigenkapital verfolgt der Konzern, basierend auf dem mit der Muttergesellschaft bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, eine Strategie der nominellen Kapitalerhaltung auf Ebene der Einzelgesellschaft, gemessen am gezeichneten Kapital (67.491 Tsd. €) sowie der sich nach deutschem Handelsrecht ergebenden Kapitalrücklage (66.743 Tsd. €) der ÜSTRA. Eigenkapitalveränderungen im Konzernabschluss ergeben sich folglich insoweit, als die zum Ausgleich des handelsrechtlichen Ergebnisses von der ÜSTRA geleisteten Einlagen der Muttergesellschaft bzw. Ausschüttungen an die Muttergesellschaft von dem sich nach IFRS ergebenden Ergebnis abweichen und Tochterunternehmen und assoziierte Unternehmen während der Konzernzugehörigkeit Ergebnisse thesaurieren. Die wesentliche Reduzierung des Eigenkapitals begründet sich durch die Anpassung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 25.730 Tsd. € aufgrund von versicherungsmathematischen Verlusten, die im Eigenkapital erfasst werden.

Das kurzfristige Fremdkapital hat sich aufgrund von verminderten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen reduziert. Zudem haben sich die sonstigen Verpflichtungen um 14.623 Tsd. € aufgrund verbrauchter Zuschüsse abgenommen.

Die Fremdkapitalaufnahme des Konzerns orientiert sich vor allem am zyklischen Investitionsbedarf im operativen Geschäft, der nur zum Teil durch Zuschüsse der öffentlichen Hand finanziert wird. In einer Phase größerer Investitionsvorhaben kommt es deshalb regelmäßig zu einem Anstieg, in den Amortisationsperioden zu einer Absenkung des Verschuldungsgrads.

Weitere Strategien eines Ausräumens in Bezug auf das Verhältnis von Eigenkapital und Fremdkapital im Sinne einer an kapitalmarkttheoretischen Erwägungen ausgerichteten Unternehmensführung werden gegenwärtig nicht verfolgt. Kapitalstrukturrisiken, die zu einer Gefährdung der Fortführung des Konzerns führen könnten, bestehen aufgrund des Ergebnisausgleichsmechanismus nicht.

3.2 Kategorisierung der Finanzinstrumente

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

	Finanzanlagen		Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		Sonstige finanzielle Vermögenswerte		Summe	Summe
	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €		
zu fortgeführten Anschaffungskosten	2	3	9.845	12.273	29.060	91.932	64.407	17.322	103.314	121.530
Beizulegenden Zeitwert, entspricht dem Buchwert (davon marktgängige Kapitalanlagen)	15.847 (15.761)	14.309 (14.215)	0	0	0	0	0	0	15.847 (15.761)	14.309 (14.215)
Zeitwert	15.849	14.312	9.845	12.273	29.060	91.932	64.407	17.322	119.161	135.839

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.

In der Bilanz werden in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten darüber hinaus Forderungen gegen Arbeitnehmer in Höhe von 15 Tsd. € (Vorjahr: 118 Tsd. €) ausgewiesen. In den kurzfristigen sonstigen Verpflichtungen werden insbesondere erhaltene Zuschüsse für zukünftige Investitionen (5.101 Tsd. €; Vorjahr: 16.406 Tsd. €), arbeitnehmerbezogene Verbindlichkeiten (7.989 Tsd. €; Vorjahr: 8.669 Tsd. €) sowie erhaltene Anzahlungen (1.735 Tsd. €; Vorjahr: 2.521 Tsd. €) ausgewiesen.

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.

3.3 Ergebnisbeiträge aus Finanzinstrumenten

	Zinserträge		Zinsaufwendungen		Wertminderung(-)/-aufholung		Ergebnisbeitrag gesamt	
	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
zu fortgeführten Anschaffungskosten	85	67	1.324	1.247	34	-18	-1.205	-1.198
Finanzielle Vermögenswerte zum fair value	0	453	0	0	0	0	0	453
Gesamt	85	520	1.324	1.247	34	-18	-1.205	-745

Die in vorstehender Tabelle als Wertminderungsaufwand erfassten Ergebnisbeiträge beziehen sich auf neu gebildete Wertberichtigungen für Forderungsausfallrisiken sowie Aufwendungen aus der Ausbuchung uneinbringlicher Forderungen. Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen wurden in der vorstehenden Tabelle saldiert. Nettogewinne und Nettoverluste, in die Buchgewinne und -verluste aus dem Abgang der Vermögenswerte einfließen, sind im Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 86 Tsd. € (Vorjahr: -11 Tsd. €) angefallen.

3.4 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 berichtete) 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 2020 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.

3.5 Liquiditätsrisiko

Die folgende Tabelle zeigt die aus den finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns im Zeitablauf resultierenden Auszahlungsströme nach Maßgabe der zugrunde liegenden vertraglichen Fälligkeitsvereinbarungen. Die Zahlungsströme der Leasingverbindlichkeiten werden im Abschnitt 2.2.3 dargestellt.

Der angegebene Zinssatz reflektiert den gewichteten durchschnittlichen Effektivzins.

	Zins	weniger als 1 Monat		1-3 Monate		3 Monate bis 1 Jahr		1-5 Jahre		über 5 Jahre		gesamt	kumulierte Zinsen	netto
		Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen	Tilgung	Zinsen			
		Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €			
31.12.2020	%													
Unverzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten		25.795	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25.795	0	25.795
Verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten	0,31	210	19	1.795	105	5.382	296	29.509	1.082	18.443	202	57.043	1.705	55.338
Gesamt		26.005	19	1.795	105	5.382	296	29.509	1.082	18.443	202	82.838		
Vorjahr	%													
Unverzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten		42.162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42.162	0	42.162
Verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten	0,283	0	0	1.795	121	5.642	340	29.596	1.345	25.824	383	65.048	2.189	62.859
Gesamt		42.162	0	1.795	121	5.642	340	29.596	1.345	25.824	383	107.210		

Kreditlinien bestehen im Berichtsjahr i. H. v. 5.190 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €).

Das Liquiditätsmanagement ist so angelegt, dass der in den kurzfristigen Laufzeitbandbreiten mobilisierbare Liquiditätszufluss erheblich über den zu erwartenden Liquiditätsabflüssen aus der Begleichung der Verbindlichkeiten liegt. Der kurzfristige Liquiditätsüberhang basiert vornehmlich auf konzeptionell kurzfristigen Geldanlagen in Form von Termin- und Tagesgeldern, während Darlehensaufnahmen auf der Grundlage von Festzinsvereinbarungen und langen Laufzeiten getroffen werden, um die zugrunde liegenden Investitionen auf eine gesicherte Finanzierungs- und Kalkulationsbasis zu stellen.

Aufgrund der Divergenz in den Zinsbindungsfristen ist der Konzern einem Zinsstrukturrisiko ausgesetzt, da die Prolongationen der kurzfristigen Anlagen auf der Basis aktueller Marktzinsverhältnisse vorgenommen werden. Deshalb können bei konstanten Zahlungsmittelabflüssen aus der Bedienung der Verbindlichkeiten die künftigen Zahlungsströme aus den Mittelanlagen schwanken. Eine signifikante Absenkung des Marktzinsniveaus hätte jedoch keine erhebliche Auswirkung auf die Liquiditätssituation des Konzerns.

3.6 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 Werkstattdienstleistungen, 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.

Insgesamt haben sich die Wertberichtigungskonten der Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerte wie folgt entwickelt:

	2020			Vorjahr		
	Einzel- bewertung Tsd. €	expected credit losses Tsd. €	gesamt Tsd. €	Einzel- bewertung Tsd. €	expected credit losses Tsd. €	gesamt Tsd. €
Stand zu Beginn des Jahres	676	124	800	695	125	820
Wertminderungsaufwand	10	1	11	1	6	7
Ausbuchung uneinbringlicher Forderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholungen	<u>-139</u>	<u>-24</u>	<u>-163</u>	<u>-20</u>	<u>-7</u>	<u>-27</u>
Stand zum Ende des Jahres	<u>547</u>	<u>101</u>	<u>648</u>	<u>676</u>	<u>124</u>	<u>800</u>

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.

3.7 Zinsrisiken

Der Konzern ist insbesondere den im Folgenden erläuterten Zinsrisiken ausgesetzt:

- Wechselkursrisiken bestehen aufgrund der Inlandsbezogenheit des Geschäfts nicht.
- Finanzderivate, deren risikobegrenzende oder -verstärkende Wirkungen zu berücksichtigen wären, werden nicht eingesetzt.

Die nachfolgenden Sensitivitätsanalysen wurden auf der Grundlage der zum 31. Dezember 2020 bestehenden Verhältnisse und unter der Prämisse konstant bleibender weiterer Faktoren erstellt.

3.7.1 Marktrisiko

Das Jahresergebnis und das Eigenkapital des Konzerns werden durch Zeitwertänderungen nicht beeinflusst, weil die Ausleihungen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

3.7.2 Verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten

Der Zeitwert der Bankdarlehen schwankt durch eine Änderung des Marktzinsniveaus.

Stiegen bei den Bankdarlehen die relevanten Marktzinssätze um 100 Basispunkte an, wäre damit bei dem zum Abschlussstichtag gegebenen Verschuldungsstand eine Reduktion des Zeitwerts der Bankdarlehen um etwa -9.001 Tsd. € (Vorjahr: -8.466 Tsd. €) verbunden, wohingegen sich der Zeitwert bei einer Reduktion der Zinsen um 100 Basispunkte um etwa 11.006 Tsd. € (Vorjahr: 11.968 Tsd. €) erhöhen würde.

Da die Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, ergeben sich keine Auswirkungen auf das Jahresergebnis sowie auf das Eigenkapital des Konzerns.

4. Angaben zu Posten der Konzernbilanz

(1) Immaterielle Vermögenswerte

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und deren Entwicklung sind in unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres separaten Anlagenspiegeln für die Geschäftsjahre 2020 und 2019 dargestellt. Inhaltlich handelt es sich bei dem Posten im Wesentlichen um erworbene Software mit bestimmbarer Nutzungsdauer. Die Abschreibungen des Geschäftsjahrs von 1.064 Tsd. € (Vorjahr: 1.232 Tsd. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in dem Posten „Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen“ ausgewiesen.

(2) Sachanlagen

Hinsichtlich der Aufgliederung und Entwicklung der Sachanlagen wird gleichfalls auf die separaten Anlagenspiegel verwiesen.

Im Sachanlagevermögen sind zum Stichtag Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 in Höhe von 24.262 Tsd. € (Vorjahr: 28.251 Tsd. €) aktiviert. Wir verweisen auch auf Abschnitt 2.2.3. Im Geschäftsjahr 2020 ergaben sich unterjährige Zugänge von 665 Tsd. € (Vorjahr: 581 Tsd. €) im Rahmen der Grundstücke und Bauten sowie der Betriebs- und Geschäftsausstattung. Von den Zugängen entfallen 248

Tsd. € auf die Umgliederung im Rahmen des IFRS 5. Wir verweisen auf Abschnitt 4. (11). 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 Spartenergebnis 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 Restlaufzeit von 19 Jahren aus, was der Restlaufzeit des ÖDA entspricht. 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.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden keine neuen Darlehen aufgenommen. Im Vorjahr wurde durch die Aufnahme eines Darlehens in Höhe von 24.667 Tsd. € eine Sicherungsübereignung von Elektrobussen im Wert von 52.732 Tsd. € mit der KfW vereinbart. In den Vorjahren wurden Darlehen bei der Sparkasse Hannover aufgenommen, die durch 92 Stadtbahnfahrzeuge besichert wurden. Weitere Sicherungsbeziehungen liegen nicht vor.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden mit den Anschaffungskosten der bezuschussten Vermögenswerte verrechnet. Im Berichtsjahr hat der Konzern 14.640 Tsd. € Zuschüsse erhalten, es wurden 25.518 Tsd. € mit getätigten Anschaffungen dieses Geschäftsjahres verrechnet, sodass der Bestand noch nicht verwendeter aber schon erhaltener Investitionszuschüsse 5.628 Tsd. € beträgt; der Ausweis erfolgt unter den sonstigen Verbindlichkeiten. Wir verweisen auf unsere weiteren Erläuterungen unter 4. (19) Sonstige Verpflichtungen. Indikatoren für eine Wertminderung des Sachanlagevermögens waren nicht erkennbar.

Aus Investitionsmaßnahmen, die für die Folgejahre geplant sind, entstehen dem Konzern Belastungen in Höhe des nicht durch Investitionszuwendungen gedeckten Eigenanteils, der sich planungsgemäß auf 64.950 Tsd. € (Vorjahr: 56.334 Tsd. €) belaufen wird. Für die Beschaffung von Elektrobussen bestehen zum Bilanzstichtag nach Abzug von erwarteten Zuschüssen Verpflichtungen in Höhe von 6.778 Tsd. €, die in den Geschäftsjahren 2021 und 2022 fällig werden.

(3) Finanzanlagen

	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Marktgängige Kapitalanlagen	15.761	14.215
Ausleihungen	2	3
Nicht nach der Equity-Methode einbezogene Beteiligungen	86	94
	<u>15.849</u>	<u>14.312</u>

Die Kapitalanlagen in Höhe von 15.761 Tsd. € (Vorjahr: 14.215 Tsd. €) bestehen im Rahmen eines Wertkontenmodells für Arbeitnehmer. Sämtliche den Arbeitnehmern zuzurechnende Kapitalanlagen

sind durch die ÜSTRA insolvenzgesichert. Wir verweisen zusätzlich auf Abschnitt 4. (16) Übrige Rückstellungen.

Die Anteile an nicht nach der Equity-Methode einbezogenen Gesellschaften sind nicht börsennotiert.

(4) Unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

Der Ausweis der unter der Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen von 14.045 Tsd. € (Vorjahr: 12.889 Tsd. €) betrifft Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Die im Geschäftsjahr 2020 neu gegründete FGMH hat ihre operative Geschäftstätigkeit zum Stichtag noch nicht aufgenommen, daher wird auf eine detaillierte Darstellung verzichtet. Gegenstand des Unternehmens ist die Verwertung von Werberechten der Region Hannover, insbesondere für die ÜSTRA und die regiobus sowie die Bereitstellung von redaktionellen Dienstleistungen und technischen Unterstützungsleistungen im Bereich Fahrgastmedien und alle damit zusammenhängenden Tätigkeiten.

Die ÜSTRA besitzt einen Anteil von 50 % an dem Gemeinschaftsunternehmen X-CITY MARKETING Hannover GmbH, Hannover, (im Folgenden: X-City). Die X-City betreibt im Wesentlichen eigenständig Verkehrsmittelwerbung auf Bussen und Bahnen, Plakatwerbung, Großbildprojektionen und neue Medien. Der Anteil des Konzerns an der X-City wird nach der Equity-Methode im Konzernabschluss bilanziert. Die X-City ist nicht börsennotiert. Nachfolgende Tabelle enthält zusammengefasste Finanzinformationen über die Beteiligung des Konzerns an der X-City:

	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Kurzfristige Vermögenswerte, einschl. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente i.H.v. 8.803 Tsd. €	9.525	8.001
Langfristige Vermögenswerte	6.262	6.447
Kurzfristige Schulden	3.326	3.464
Eigenkapital	12.461	10.984
Anteil der Beteiligung des Konzerns	50%	50%
Buchwert der Beteiligung	6.231	5.492

Gewinn- und Verlustrechnung der X-City in zusammengefasster Form:

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Umsatzerlöse	11.838	15.252
Sonstige Erträge	228	619
Betriebliche Aufwendungen	-7.248	-8.434
Sonstige Aufwendungen	-2.850	-3.174
Finanzergebnis	-4	-17
Ergebnis vor Steuern	1.964	4.246
Ertragsteuern	-488	-1.635
Ergebnis nach Steuern / Gesamtergebnis	<u>1.476</u>	<u>2.611</u>

Die X-City hatte zum 31. Dezember 2020 und 2019 keine Eventualverbindlichkeiten oder Kapitalverpflichtungen. Die X-City darf ihre Gewinne erst dann ausschütten, wenn hierzu beide Gesellschafter ihre Zustimmung erteilt haben.

Die ÜSTRA besitzt einen Anteil von 30 % an dem assoziierten Unternehmen Hannover Region Grundstücksgesellschaft mit beschränkter Haftung HRG & Co. - Passerelle KG, Hannover, (Im Folgenden: HRG). Sie ist eine Immobiliengesellschaft zur Entwicklung des privaten und gewerblichen Immobiliensektors in Hannover. Der Anteil des Konzerns an der HRG wird nach der Equity-Methode im Konzernabschluss bilanziert. Die HRG ist nicht börsennotiert. Nachfolgende Tabelle enthält zusammengefasste Finanzinformationen über die Beteiligung des Konzerns an der HRG:

	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Kurzfristige Vermögenswerte, einschl. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente i.H.v. 440 Tsd. €	1.699	3.336
Langfristige Vermögenswerte	44.804	46.095
Kurzfristige Schulden	3.942	4.107
Langfristige Schulden	17.500	20.667
Eigenkapital	<u>25.061</u>	<u>24.657</u>
Anteil des Konzerns	<u>30%</u>	<u>30%</u>
Buchwert der Beteiligung	<u>7.518</u>	<u>7.397</u>

Gewinn- und Verlustrechnung der HRG in zusammengefasster Form:

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Umsatzerlöse	9.550	10.708
Sonstige Erträge	220	255
Betriebliche Aufwendungen	-6.482	-6.518
Sonstige Aufwendungen	-2.028	-1.987
Finanzergebnis	-797	-872
Ergebnis vor Steuern	463	1.586
Ertragsteuern	-58	-194
Ergebnis nach Steuern / Gesamtergebnis	<u>405</u>	<u>1.392</u>

Die HRG hatte zum 31. Dezember 2020 und 2019 keine Eventualverbindlichkeiten oder Kapitalverpflichtungen. Die HRG darf ihre Gewinne erst dann ausschütten, wenn hierzu alle Gesellschafter ihre Zustimmung erteilt haben. Gewinnausschüttungen sind im Berichtsjahr in Höhe von 3 Tsd. € erfolgt.

(5) Aktive latente Steuern / Latente Steuerschulden

Die Steuerabgrenzungssachverhalte sowie die daraus resultierenden Steuerabgrenzungsposten haben sich wie folgt entwickelt:

	01.01. Tsd.€	Aufwand (-) / Ertrag Tsd.€	31.12. Tsd.€
Langfristige Auftragsfertigung	-170	46	-124
Übrige Rückstellungen	113		113
Temporäre Differenzen	-57	46	-11
Geschäftsjahr 2019	<u>-57</u>	<u>46</u>	<u>-11</u>
Langfristige Auftragsfertigung	-124	27	-97
Übrige Rückstellungen	113	-19	94
Temporäre Differenzen	-11	8	-3
Geschäftsjahr 2020	<u>-11</u>	<u>8</u>	<u>-3</u>

Die latenten Steuern beziehen sich vollumfänglich auf konsolidierte Tochtergesellschaften, die außerhalb des steuerlichen Organschaftsverbundes der VVG stehen.

Dagegen weist die ÜSTRA als steuerliche Organgesellschaft der VVG nebst ihren im Organkreis befindlichen Tochtergesellschaften nach der formellen Betrachtungsweise aufgrund fehlender Steuermulden keine Steuerlatenzen nach IAS 12 aus.

Grundsätzlich werden aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge gebildet, sofern diese bei Tochtergesellschaften bestehen, die außerhalb des steuerlichen Organschaftsverbundes der VVG stehen. Obwohl bei der Gehry-Tower steuerliche Verlustvorträge bestehen, erfolgte keine Aktivierung latenter Steuern auf diese Verlustvorträge aufgrund der Kriterien des IAS 12.35 und 36, da eine verlässliche Planung zukünftiger Gewinne nicht hinreichend wahrscheinlich ist. Zum 31. Dezember 2020 bestanden gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 291 Tsd. € sowie körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 727 Tsd. €.

(6) Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 64.407 Tsd. € (Vorjahr: 17.440 Tsd. €) enthalten Termingelder mit einer Restlaufzeit von über drei Monaten in Höhe von 35.000 Tsd. €, Forderung aus dem Ergebnisabführungsvertrag 22.323 Tsd. € (Vorjahr: 11.000 Tsd. €) sowie Forderungen aus einer Einigung mit dem Konsortium Stadtbahnwagen Hannover in Höhe von 2.643 Tsd. € (Vorjahr: 3.962 Tsd. €). Dies betrifft Anschaffungskostenminderungen bei den neu ausgelieferten Stadtbahnwagen (2.221 Tsd. €) sowie die darauf entfallende Vorsteuer (422 Tsd. €). Bestehenden Ausfallrisiken wird durch die gebildeten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 86 Tsd. € (Vorjahr: 225 Tsd. €) begegnet.

(7) Vorräte

Bei den Vorräten von 13.704 Tsd. € (Vorjahr: 11.726 Tsd. €) handelt es sich um Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, die im Wesentlichen von der ÜSTRA gehalten werden. Im Berichtsjahr sind Abwertungen in Höhe von 6.140 Tsd. € (Vorjahr: 5.552 Tsd. €) zur Anpassung an einen niedrigeren Nettoveräußerungswert vorhanden, die der Überalterung einzelner Vorratspositionen Rechnung tragen. Im Geschäftsjahr 2020 werden unter dem Materialaufwand 26.803 Tsd. € (Vorjahr: 24.396 Tsd. €) als Aufwand erfasste Anschaffungskosten von Vorräten ausgewiesen.

(8) Vertragsvermögenswerte (Forderungen aus Fertigungsaufträgen)

	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
	<u> </u>	<u> </u>
Auftragsforderungen aufgrund entstandener Kosten und abgegrenzter Gewinne	1.316	862
Erhaltene Anzahlungen	-148	-80
	<u>1.168</u>	<u>782</u>

Es bestehen keine Vertragsvermögenswerte mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(9) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 9.845 Tsd. € (Vorjahr: 12.273 Tsd. €) sind um Wertberichtigungen in Höhe von 648 Tsd. € (Vorjahr: 800 Tsd. €) reduziert, die Unsicherheiten im Hinblick auf den Bestand einzelner Forderungen sowie erkennbare Bonitätsrisiken abdecken.

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

(10) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Der Posten in Höhe von 29.060 Tsd. € (Vorjahr: 91.932 Tsd. €) umfasst neben dem Kassenbestand Bankeinlagen in Form von Sichtguthaben und kurzfristigen Termingeldanlagen mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten.

(11) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Die Region Hannover (RH) als Auftraggeber für den ÖPNV ist an die beiden Unternehmen ÜSTRA und regiobus Hannover GmbH, Hannover, herangetreten mit der Bitte, die Zusammenarbeit zu stärken. Daraus ist ein Kooperationsprojekt entstanden. Ziel ist es, insbesondere eine gemeinsame Außendarstellung 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 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 Hannover zu verkaufen.

Der Gesellschaftsvertrag sieht in wesentlichen Teilen für die Gesellschafterbeschlüsse ein Einstimmigkeitserfordernis vor, sodass die regiobus über die 10%-tige Beteiligung hinausgehend für die wesentlichen Entscheidungen ein maßgebender Einfluss 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 Gesellschaften werden dann im Rahmen einer At-Equity Konsolidierung bilanziert. Dementsprechend werden diese beiden Gesellschaften als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte dargestellt, da ein Verkauf in den nächsten 12 Monaten höchstwahrscheinlich ist und die ÜSTRA die Verfügungsgewalt über die beiden Gesellschaften verliert. Die Veräußerung der 10%-igen Geschäftsanteile des Tochterunternehmens protec an die regiobus wurde im März 2021 bereits vollzogen.

Da die Buchwerte der Abgangsgruppe unter dem beizulegenden Zeitwert der Beteiligungen liegen, ergaben sich keine Wertminderungen. Zudem ergaben sich keine Veräußerungskosten, die zum Ansatz gebracht werden müssten.

Zum 31. Dezember 2020 wurden die protec und ÜSTRA Reisen zum Buchwert angegeben der die nachstehenden Vermögenswerte und Schulden umfasste:

	Tsd. €
Langfristige Vermögenswerte	
Konzessionsähnliche Rechte	41
Grundstücke und Bauten	1.854
Fahrzeuge für Personenverkehr	1.185
Maschinen und maschinelle Anlagen	1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.218
Übrige Finanzanlagen	8
Kurzfristige Vermögenswerte	
Vorräte	57
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	294
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.918
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	56
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6.632

	Tsd. €
Langfristiges Fremdkapital	
Finanzverbindlichkeiten	51
Sonstige Verpflichtungen	1.357
Kurzfristiges Fremdkapital	
Finanzverbindlichkeiten	50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.038
Sonstige Verpflichtungen	4.129
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	6.625

Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte

Bewertungstechnik	Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren
<p>Abgezinste Cashflows: Die abgezinste Cashflows berücksichtigen den Barwert der erwarteten Netto-Cashflows, die die Gesellschaft erzeugt, unter Einbeziehung der geplanten Wachstumsrate; die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem risikobereinigten Abzinsungssatz abgezinnt.</p>	<p>ÜSTRA Reisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund von Erholung für 2021 Wachstum von 12,6 % erwartet, danach abflachend. Ab 2025 kein Wachstum angenommen, da zu unsicher - WACC 5,43 % angenommen <p>Protec</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2021 Wachstum 7,2 %, in den Folgejahren etwa 4,0 % pro Jahr - Durchschnitt 2021 und 2022 als Basis für nachhaltiges Wachstum - WACC 5,41 - 5,42 %

(12) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital zum 31. Dezember 2020 der ÜSTRA beträgt unverändert 67.490.528,32 € und ist voll eingezahlt. Die auf den Inhaber lautenden 26.400.000 Stückaktien ohne Nennwert sind eingeteilt in:

244.000 Sammelurkunden über jeweils 100 Aktien	24.400.000 Stück
80.000 Sammelurkunden über jeweils 20 Aktien	1.600.000 Stück
40.000 Sammelurkunden über jeweils 10 Aktien	400.000 Stück

Die Höhe des Grundkapitals sowie die Anzahl der Stückaktien sind im Geschäftsjahr 2020 und im Vorjahr unverändert geblieben.

Wie im Vorjahr sind die in den Sammelurkunden über jeweils 10 Aktien verbrieften 400.000 Stück zum Handel im regulierten Markt der Niedersächsischen Wertpapierbörse zu Hannover, der Hanseatischen Wertpapierbörse zu Hamburg und der Börse Berlin i. S. d. § 32 BörsG zugelassen. Darüber hinaus sind die Aktien in den Open Market (einfaches Freiverkehrssegment, Teilbereich Quotation Board) der Frankfurter Wertpapierbörse einbezogen.

(13) Kapitalrücklage

Die in der Kapitalrücklage verrechneten Sachverhalte gliedern sich wie folgt:

	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Aufgelder aus der Ausgabe neuer Anteile	23.622	23.622
Andere Zuzahlungen	43.121	43.121
Kapitalrücklage des Mutterunternehmens	66.743	66.743
Einstellungen aus Verlustübernahmen in den Vorjahren	243.610	207.639
Verlustübernahme des abgelaufenen Jahres	52.795	35.971
Verrechnung aktivischer Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung		
- Kapitalkonsolidierung	-2.991	-2.991
- Equity-Bewertung	-10.712	-10.712
	<u>349.445</u>	<u>296.650</u>

Die Erhöhung der Kapitalrücklage resultiert im Wesentlichen aus der Übernahme des laufenden Verlustes (nach HGB) der ÜSTRA in Höhe von 52.795 Tsd. € (Vorjahr: 35.971 Tsd. €) im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der VVG.

Die Einstellungen aus Verlustübernahmen in den Vorjahren erfolgten ebenfalls im Rahmen des vor-
genannten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der VVG.

In der Kapitalflussrechnung sind unter dem Posten Ergebnisausgleichzahlungen der Unterneh-
menseigner die im Geschäftsjahr 2020 tatsächlich zugeflossenen Verlustübernahmen enthalten.

(14) Ergebnisvortrag und sonstige Ergebnisbestandteile

	31.12.2020 Tsd. €
Stand zu Beginn des Jahres	-179.901
Jahresergebnis	-46.286
Stand zum Ende des Jahres	<u>-226.187</u>

In den Sonstigen Ergebnisbestandteilen ist eine Rücklage aus der Neubewertung von Pensionsrück-
stellungen in Höhe von -206.955 Tsd. € (Vorjahr: -181.225 Tsd. €) enthalten. Weitere Erläuterungen
erfolgen in der Angabe 4. (15).

(15) Pensionsrückstellungen

Die auf leistungsorientierten Versorgungszusagen basierende betriebliche Altersversorgung umfasst
neben Einzelzusagen an Vorstände, leitende Angestellte und deren Hinterbliebene auf tariflichen
und sonstigen betrieblichen Vereinbarungen beruhende Pensionszusagen.

Die auf betrieblichen Vereinbarungen beruhenden Pensionszusagen der ÜSTRA sind im Wesentli-
chen von der Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. erteilt worden. Wegen der Subsidiärhaftung

des Trägerunternehmens für Versorgungsverpflichtungen der Unterstützungskasse besteht für die ÜSTRA insoweit eine mittelbare Verpflichtung, als die Verbindlichkeiten der Unterstützungskasse deren Vermögen übersteigen. Die Versorgungsleistungen der Unterstützungseinrichtung, die ab dem Erreichen der Regelaltersgrenze in der deutschen Rentenversicherung oder unter bestimmten Bedingungen auch als vorgezogene Altersrente geleistet werden, sind teils abhängig vom Endgehalt vor dem Ruhestandseintritt, teils basieren sie auf einem Bausteinprinzip, mittels dem über die Dauer der Betriebszugehörigkeit sukzessiv Rentenansprüche aus den versorgungsrelevanten Jahresbezügen des jeweiligen Kalenderjahrs abgeleitet werden. Neben der Altersrente erstrecken sich die Versorgungsleistungen auch auf Invaliditäts- und Hinterbliebenenrenten, wobei die Ehegattenrente 60 % und Halbwaisen- bzw. Vollwaisenrenten 12 % bzw. 20 % der Altersrente des jeweiligen Mitarbeiters betragen. Das Bausteinprinzip kommt gleichfalls zur Anwendung, soweit Mitarbeiter laufendes Arbeitsentgelt gegen eine zusätzliche Versorgungszusage umwandeln.

Bei der Berechnung des Anwartschaftsbarwerts der Pensionsverpflichtungen wurden folgende versicherungsmathematische Bewertungsparameter zugrunde gelegt:

	<u>31.12.2020</u>	<u>Vorjahr</u>
Diskontierungszinssatz	0,75 %	1,05 %
Einkommenstrend	3,0 %	3,0 %
Rententrend	2,0 % bzw. 1,0 % falls vertraglich vereinbart	2,0 % bzw. 1,0 % falls vertraglich vereinbart
Sterblichkeit und Invalidität	„Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck	„Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck

Im Vorjahr wurde eine Annahme zur Fluktuation getroffen, die nicht auf konzernbezogenen Erhebungen, sondern auf branchenübergreifenden Fluktuationsstatistiken beruhte. Dabei ist eine alters- und geschlechtsspezifische jährliche Fluktuationswahrscheinlichkeit in einer Bandbreite von 0,0 bis 12,5 % zum Tragen gekommen. Im aktuellen Geschäftsjahr ist wie im Vorjahr eine Fluktuation von 0 % angenommen worden.

Die Überleitung des Anwartschaftsbarwerts der Pensionsverpflichtungen auf die im Konzernabschluss ausgewiesenen Pensionsrückstellungen stellt sich wie folgt dar:

	<u>31.12.2020</u> Tsd. €	<u>Vorjahr</u> Tsd. €
Anwartschaftsbarwert der Pensionsverpflichtungen	505.042	451.269
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens der Versorgungseinrichtung	-173.112	-155.401
	<u>331.930</u>	<u>295.868</u>

In den folgenden Tabellen werden die Bestandteile der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen für Versorgungsleistungen sowie die in der Bilanz für die jeweiligen Pläne angesetzten Beträge dargestellt:

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres	19.447	16.175
Netto-Zinsen	<u>2.864</u>	<u>5.124</u>
	<u>22.311</u>	<u>21.299</u>

Diese Aufwendungen werden vollständig im Personalaufwand erfasst.

Änderungen der leistungsorientierten Verpflichtung und des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens 2020:

		Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Schuld aus der leistungsorientierten Verpflichtung
	1. Januar 2020	451.269	155.401	295.868
Erfolgswirksam erfasste Aufwendungen für Pensionsverpflichtungen	Laufender Dienstzeitaufwand	19.447	0	19.447
	Zinsaufwand	<u>4.672</u>	<u>1.808</u>	<u>2.864</u>
	Im Periodenergebnis erfasste Zwischensumme	24.119	1.808	22.311
	Gezahlte Versorgungsleistungen	-12.779	-11.618	-1.161
Im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne/(Verluste) aus Neubemessung	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen finanzieller Annahmen	30.281	16.703	13.578
	Erfahrungsbedingte Anpassungen	<u>12.152</u>	<u>0</u>	<u>12.152</u>
	Zwischensumme enthalten im Sonstigen Ergebnis	42.433	16.703	25.730
	Arbeitgeberbeiträge	<u>0</u>	<u>10.818</u>	<u>-10.818</u>
	31. Dezember 2020	<u>505.042</u>	<u>173.112</u>	<u>331.930</u>

Änderungen der leistungsorientierten Verpflichtung und des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens 2019:

		<u>Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung</u>	<u>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens</u>	<u>Schuld aus der leistungsorientierten Verpflichtung</u>
	1. Januar 2019	386.452	141.797	244.655
Erfolgswirksam erfasste Aufwendungen für Pensionsverpflichtungen	Laufender Dienstzeitaufwand	16.175		16.175
	Zinsaufwand	<u>7.219</u>	<u>2.095</u>	<u>5.124</u>
	Im Periodenergebnis erfasste Zwischensumme	23.394	2.095	21.299
	Gezahlte Versorgungsleistungen	-12.482	-11.353	-1.129
Im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne/(Verluste) aus Neubemessung	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen finanzieller Annahmen	66.725	12.438	54.287
	Erfahrungsbedingte Anpassungen	<u>-12.820</u>	<u>0</u>	<u>-12.820</u>
	Zwischensumme enthalten im Sonstigen Ergebnis	53.905	12.438	41.467
	Arbeitgeberbeiträge	<u></u>	<u>10.424</u>	<u>-10.424</u>
	31. Dezember 2019	<u>451.269</u>	<u>155.401</u>	<u>295.868</u>

Das Planvermögen ist wie folgt strukturiert:

	<u>31.12.2020</u>	<u>Vorjahr</u>
	<u>Tsd. €</u>	<u>Tsd. €</u>
Schuldinstrumente	67.262	70.015
Bankguthaben	12.350	15.757
Immobilien	104.751	83.578
Sonstige Vermögenswerte	<u>-11.251</u>	<u>-13.949</u>
	<u>173.112</u>	<u>155.401</u>

Die Schuldinstrumente bestehen aus nicht börsennotierten Schuldscheindarlehen verschiedener Banken sowie Termingeldanlagen, die durch einen Einlagensicherungsfonds gesichert sind. Der Anstieg der Immobilienwerte ist insbesondere auf den gestiegenen Wert des Grundstücks „Wedelstr. STRA-Siedlung“ zurückzuführen. Für die Wertermittlung liegt ein aktuelles Gutachten aus Januar 2021 vor.

Der tatsächlich erzielte Nettovermögensertrag auf das Planvermögen beläuft sich auf 1.808 Tsd. € oder 1,16 % (Vorjahr 2.095 Tsd. €).

Die ÜSTRA geht davon aus, dass im Jahr 2021 dem Planvermögen etwa 10.557 € (Vorjahr: 10.818 Tsd. €) zugeführt werden.

Nachfolgend wird eine quantitative Sensitivitätsanalyse der wichtigsten Annahmen zum 31. Dezember 2020 dargestellt:

Annahmen Szenario	Abzinsungssatz		Lebenserwartung	
	Erhöhung um 0,5 %	Rückgang um 0,5 %	Anstieg um 1 Jahr	Rückgang um 1 Jahr
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Auswirkungen auf die leistungsorientierte Verpflichtung	-48.910	57.629	23.655	-23.756

Annahmen Szenario	Künftige Gehaltssteigerungen		Künftige Rentensteigerungen	
	Erhöhung um 0,5 %	Rückgang um 0,5 %	Erhöhung um 1 %	Rückgang um 1 %
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Auswirkungen auf die leistungsorientierte Verpflichtung	0	0	17.151	11.018

Die vorstehenden Sensitivitätsanalysen wurden mittels eines Verfahrens durchgeführt, das die Auswirkung realistischer Änderungen der wichtigsten Annahmen zum Ende des Berichtszeitraums auf die leistungsorientierte Verpflichtung extrapoliert.

Folgende Beträge werden voraussichtlich in den nächsten Jahren im Rahmen der leistungsorientierten Verpflichtung ausgezahlt:

	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €
innerhalb der nächsten 12 Monate (nächstes Geschäftsjahr)	13.029	12.623
Zwischen 2 und 5 Jahren	55.053	53.193
Zwischen 5 und 10 Jahren	69.539	66.867
Über 10 Jahre	346.835	337.544
Erwartete Auszahlungen gesamt	484.456	470.227

Die durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beträgt zum Ende des Berichtszeitraums für die Verpflichtungen aus Entgeltumwandlung 31,6 Jahre (Vorjahr: 29,6 Jahre) und für Verpflichtungen ohne Entgeltumwandlung 22,9 Jahre (Vorjahr: 22,0 Jahre).

(16) Übrige Rückstellungen

	01.01.2020 Tsd. €	Verbrauch Tsd. €	Auflösung Tsd. €	Zuführung Aufzinsung* Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €
Altersteilzeit- und Vorruhestandsvereinbarungen	14.215	0	0	1.559 -12 *	15.762 -12
Sonstige	3.934	1.044	728	1.108	3.270
Langfristige Rückstellungen	18.137	1.044	728	2.655	19.020
Rückerstattungsrisiken	3.350	0	65	10	3.295
Einnahmepoolausgleich	1.620	1.620	0	1171	1.171
Risiken aus schwebenden Geschäften	178	22	49	12	119
Kurzfristige Rückstellungen	5.148	1.642	114	1.193	4.585
	23.285	2.686	842	3.848	23.605

In den Rückstellungen für Vorruhestandsvereinbarungen ist ein Betrag von 15.762 Tsd. € (Vorjahr: 14.215 Tsd. €) für ein Wertkontenmodell enthalten. Die in der Vergangenheit von der ÜSTRA gewährten Erfolgsprämien sowie die individuellen Entgeltumwandlungen der Mitarbeiter werden nach Wahl des Mitarbeiters durch die ÜSTRA den jeweiligen Kapitalanlagenarten zugeführt. Die angesparten Wertguthaben werden zur bezahlten Freistellung des Mitarbeiters verwendet. Die entsprechenden Kapitalanlagen werden unter den übrigen Finanzanlagen ausgewiesen.

Die Rückstellung für Rückerstattungsrisiken reflektiert drohende Rückforderungsansprüche im Hinblick auf erhaltene Investitionszuwendungen (siehe auch Angabe 7.4). Im Geschäftsjahr 2020 haben sich diese um 55 Tsd. € verringert.

Mit der Rückstellung für Risiken aus schwebenden Geschäften werden Abrechnungsrisiken sowie drohende Verluste aus Kostenüberschreitungen für Beratungs- und Ingenieurleistungsaufträge abgedeckt.

Die Inanspruchnahme der kurzfristigen Rückstellungen wird innerhalb des folgenden Geschäftsjahrs und bei den langfristigen Rückstellungen über einen längeren Zeitraum erwartet.

(17) Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Darlehen von Kreditinstituten / Langfristige Finanzverbindlichkeiten	47.952	55.422
Darlehen von Kreditinstituten / Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	<u>7.387</u>	<u>7.437</u>
	<u>55.339</u>	<u>62.859</u>

Die Verbindlichkeiten sind wie folgt zu tilgen:

	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Im ersten Jahr	7.387	7.437
Im zweiten Jahr	7.424	7.371
Im dritten Jahr	7.375	7.283
Ab dem vierten Jahr	<u>33.153</u>	<u>40.768</u>
	<u>55.339</u>	<u>62.859</u>

Im Geschäftsjahr 2020 wurden keine Darlehen aufgenommen. Im Geschäftsjahr 2019 wurde ein Darlehen bei der KfW zur Finanzierung des Eigenanteils bei der Beschaffung der Elektrobusse aufgenommen. Dieses Darlehen ist mit einer Festzinsvereinbarung ausgestattet, die sich auf den Zeitraum bis zur planmäßigen Volltilgung des Darlehens im Jahr 2029 erstreckt. In den Vorjahren wurden Darlehen bei der Sparkasse Hannover zur Finanzierung des Eigenanteils bei der Beschaffung der Stadtbahnwagen aufgenommen. Diese Darlehen sind mit einer Festzinsvereinbarung ausgestattet, die sich auf den Zeitraum bis zur planmäßigen Volltilgung der Darlehen im Jahr 2028 erstreckt.

Kreditsicherheiten wurden im Rahmen der Neukreditaufnahme gewährt. Siehe hierzu unter Abschnitt (2) Sachanlagen.

(18) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 23.049 Tsd. € (Vorjahr: 38.210 Tsd. €) umfassen neben den bereits in Rechnung gestellten Lieferungen und Leistungen auch Abgrenzungen für ausstehende Rechnungen von 2.061 Tsd. € (Vorjahr: 1.551 Tsd. €).

(19) Sonstige Verpflichtungen

	31.12.2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Langfristige sonstige Verpflichtungen		
Langfristiger Anteil Leasingverbindlichkeiten	21.330	26.326
Langfristiger Anteil erhaltener Zuschüsse für Investitionen in den Folgejahren	771	100
	<u>22.101</u>	<u>26.426</u>
Kurzfristige sonstige Verpflichtungen		
Arbeitnehmerbezogene Verpflichtungen	8.132	8.669
Erhaltene Anzahlungen	1.735	2.521
Erhaltene Zuschüsse für Investitionen in den Folgejahren	4.857	16.405
Leasingverbindlichkeiten	3.260	2.111
Sonstige	804	3.704
	<u>18.788</u>	<u>33.410</u>
	<u>40.889</u>	<u>59.836</u>

Die arbeitnehmerbezogenen Verpflichtungen resultieren im Wesentlichen aus der laufenden Abrechnung von Löhnen und Gehältern sowie den mit den Beschäftigungsverhältnissen verbundenen Abgaben. Darüber hinaus werden entstandene Erfüllungsrückstände für ausstehenden Urlaub und Überstunden und für ausstehende Abschlusszahlungen aus Ziel- und Tantiemevereinbarungen erfasst.

Die erhaltenen Zuschüsse für Investitionen in den Folgejahren sind Zuschüsse für die Anschaffung neuer Stadtbahnen in Höhe von 5.628 Tsd. € (Vorjahr: 16.505 Tsd. €), die im Anschaffungszeitpunkt mit den Anschaffungskosten der Vermögenswerte verrechnet werden. Ansonsten verweisen wir auf weitere Erläuterungen unter 7.4 Zuwendungen der öffentlichen Hand.

Die Leasingverbindlichkeiten (zum Bilanzstichtag 24.589 Tsd. €) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

(20) Eventualverbindlichkeiten

In den zurückliegenden Jahren wurden im Rahmen der Finanzierung von Sachanlageninvestitionen erhebliche Investitionszuwendungen des Bundes und des Landes Niedersachsen vereinnahmt. Die Rechtmäßigkeit der Inanspruchnahme sowie die Ordnungsmäßigkeit der Verwendung dieser Zuwendungen ist Gegenstand noch ausstehender Verwendungsnachweisprüfungen. Durch Bildung einer Rückstellung von 3.295 Tsd. € (Vorjahr: 3.350 Tsd. €) wurde bereits den höchstwahrscheinlichen Rückerstattungsrisiken Rechnung getragen.

5. Angaben zu Posten der Konzern-Gesamtergebnisrechnung

(21) Umsatzerlöse

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Verkehrs- und Transportleistungen	171.630	214.943
Beratungs- und Ingenieurleistungen	5.380	4.420
Sonstige Dienstleistungen	2.120	2.680
	<u>179.130</u>	<u>222.043</u>

Der Bereich Verkehrs- und Transportleistungen hatte aufgrund der Corona-Pandemie einen erheblichen Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen, was zu reduzierten Umsatzerlösen führte. Die Ausfälle konnten zumindest teilweise durch Zuschüsse kompensiert werden, wir verweisen auf die sonstigen betrieblichen Erträge unter Abschnitt 4. (22). Die Pandemie-bedingten Verluste sind insbesondere dadurch entstanden, dass die ÜSTRA als Mobilitätsdienstleister für den öffentlichen Nahverkehr auch in Zeiten von Einschränkungen des öffentlichen Lebens den Betrieb weitestgehend und unvermindert aufrechterhalten muss.

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

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Linien- und Gelegenheitsverkehr	134.983	177.500
Erträge aus Instandhaltungsvertrag	21.927	21.378
Erträge aus weiterberechneten Kosten	11.850	13.384
Bautechnische Planungs- und Beratungsleistungen	5.380	4.420
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	2.120	2.680
Reklameflächenvermietung	1.627	1.755
Mieten und Pachten	1.243	926
	<u>179.130</u>	<u>221.117</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.

Auf Fertigungsaufträge entfallen Erlöse in Höhe von 5.380 Tsd. €. Die Erträge aus weiterberechneten Kosten resultieren insbesondere aus Serviceverträgen für allgemeine Instandhaltung sowie projekt- und schadensbezogenen Sachverhalten mit der infra in Höhe von 21.927 Tsd. €.

Diese Leistungen werden zeitraumbezogen erbracht. Daher werden auch die Umsatzerlöse zeitraumbezogen erfasst.

(22) Sonstige betriebliche Erträge

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Corona-/ÖNPV-Rettungsschirm	27.916	0
Erträge aus Versicherungsentschädigungen	1.277	2.294
Erträge aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen	842	1.487
Gewinne aus Sachanlagenabgängen	412	141
Erträge aus Schadensersatzansprüchen	11	103
Übrige	3.498	2.511
	<u>33.956</u>	<u>6.536</u>

Bezüglich der Erträge Zuschüsse wird auf Abschnitt 7.4 verwiesen.

(23) Materialaufwand

Die Materialaufwendungen enthalten Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 26.803 Tsd. € sowie Aufwendungen für bezogenen Leistungen in Höhe von 21.238 Tsd. €.

(24) Personalaufwand

Im Personalaufwand von 163.575 Tsd. € (Vorjahr: 155.256 Tsd. €) sind die unter Abschnitt 4. (15) aufgeführten Aufwendungen für Altersversorgung enthalten.

Für die gesetzliche Rentenversicherung als beitragsorientierten Pensionsplan fallen die gesetzlich vorgeschriebenen Beiträge an, die sich im Geschäftsjahr 2020 auf 10.818 Tsd. € (Vorjahr: 10.424 Tsd. €) belaufen.

(25) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen entfallen in Höhe von 24.337 Tsd. € (Vorjahr: 23.809 Tsd. €) auf planmäßige Abschreibungen. Außerplanmäßige Abschreibungen sind nicht angefallen.

(26) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Seit Beginn des Geschäftsjahres 2020 sind hier nur noch Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen von 72 Tsd. € sowie Aufwendungen aus Leasingverhältnissen, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, in Höhe von 197 Tsd. € enthalten. Variable Leasingzahlungen sind nicht geleistet worden.

(27) Übriges Finanzergebnis

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Zinsen auf Festgeldanlagen	80	60
Darlehenszinsen	0	0
Übrige Zinserträge	<u>5</u>	<u>460</u>
Zinsen und ähnliche Erträge	85	520
Zinsen auf Darlehen	459	484
Übrige Zinsaufwendungen	<u>865</u>	<u>763</u>
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.324	1.247
Zinsergebnis	<u>-1.239</u>	<u>-727</u>
Übrige Beteiligungserträge	110	64
Übriges Finanzergebnis	<u>-1.129</u>	<u>-663</u>
Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	<u>955</u>	<u>1.723</u>

Die Veränderung zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus geringeren übrigen Zinserträgen in Höhe von 5 Tsd. € (Vorjahr: 460 Tsd. €) sowie aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 386 Tsd. €.

(28) Ertragsteuern

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Laufende Steuern	102	116
(davon periodenfremd)	(0)	(0)
Latente Steuern	-27	-46
(davon periodenfremd)	<u>(0)</u>	<u>(0)</u>
	<u>75</u>	<u>70</u>

Bei der Analyse der Ertragsteuern ist zu berücksichtigen, dass das auf der Ebene der ÜSTRA entstehende Ergebnis sowie das Ergebnis der protec, der ÜSTRA Reisen und der RevCon aufgrund des bestehenden Organschaftsverhältnisses dem Organträger zugerechnet wird. Hiervon ausgenommen ist lediglich die auf Ausgleichszahlungen an Minderheitsgesellschafter von der ÜSTRA zu entrichtende Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag.

Im Übrigen unterliegen die entstehenden Ergebnisse der inländischen Ertragsbesteuerung, wobei auf der Grundlage der geltenden steuerrechtlichen Bestimmungen für die Berechnung des laufenden Steueraufwands wie im Vorjahr ein Steuersatz von insgesamt 32 % für Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag und Gewerbesteuer zum Tragen kommt. Der Ansatz aktiver und pas-

siver latenter Steuern zum 31. Dezember 2020 und im Vorjahr basiert ebenfalls auf einem Steuersatz von 32 %.

Die Ertragsteuern lassen sich wie folgt abstimmen:

	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit / Steuerbasis	<u>-46.211</u>	<u>-27.658</u>
Theoretischer Steueraufwand bei einem Steuersatz von 32 %	-14.788	-8.851
Effekt aus dem Nichtansatz latenter Steuern auf Verlustvorträge	-51	-42
Effekt aus dem Saldo von Erträgen (-) / Aufwendungen der auf Konzernebene nicht besteuerten Ergebnisbestandteile der Üstra	15.293	9.252
Effekt aus dem Saldo von Erträgen (-) / Aufwendungen nicht steuerbarer Ergebniseinflüsse aus Konsolidierungsmaßnahmen	<u>-380</u>	<u>-289</u>
Effektiver Ertragsteueraufwand	<u>75</u>	<u>70</u>
Effektiver Steuersatz (in % der Steuerbasis)	-0,2	0,3

(29) Jahresergebnis

Aus den Gesamtergebnissen und der gegenüber dem Vorjahr unveränderten Zahl der Aktien lässt sich das Ergebnis je Aktie wie folgt ableiten:

	2020	Vorjahr
Gesamtergebnis (in EUR)	-72.016.976,99	-69.195.475,98
Anzahl der Aktien	26.400.000	26.400.000
Ergebnis je Aktie verwässert und unverwässert (in EUR)	-2,73	-2,62

6. Segmentberichterstattung

6.1 Geschäftssegmentbildung

Wesentliche Grundlage für die Darstellung der Segmentinformationen ist die regelmäßige interne Berichterstattung an die Entscheidungsträger und die in dieser Berichterstattung vorzufindende Struktur der Finanzinformationen. Entsprechend den Organisationsgrundlagen des Konzerns folgen die intern berichteten Segmente der Art der Dienstleistungen sowie dem regulatorischen Umfeld, während geografische Aspekte keine Bedeutung haben. Von hervorgehobener Bedeutung für die

Lage des Konzerns ist die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Hannover durch die Muttergesellschaft ÜSTRA basierend auf dem ÖDA, so dass deren Geschäftsaktivitäten und Ergebnisse Gegenstand separater Analysen in der internen Berichterstattung sind. 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.

6.2 Beschreibung der berichteten Segmente

6.2.1 ÜSTRA

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.

6.2.2 Sonstige Verkehrs- und Transportleistungen

Das Segment bezieht sich auf die „Verkehrs- und Transportleistungen“, die von den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften der ÜSTRA ausgeführt werden. Hierunter fallen überwiegend die von der ÜSTRA Reisen erbrachten Subunternehmerleistungen im Rahmen der Durchführung des Buslinienverkehrs, die als intersegmentäre Leistungen an die ÜSTRA ausgewiesen werden. Enthalten sind überdies die Ergebnisse der TaxiBus Vertriebs- und Vermittlungsgesellschaft mbH, Hannover (Taxi-Bus).

6.2.3 Beratungs- und Ingenieurleistungen

Die TransTecBau betreibt das Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“, das hauptsächlich die Planung und Baubetreuung sowie -steuerung von Stadtbahnbauprojekten beinhaltet. Hieraus werden Honorarumsätze generiert. Darüber hinaus gehende Bautätigkeit, bei der die Gesellschaft als Generalunternehmer Bauarbeiten in eigenem Namen und für eigene Rechnung an Subunternehmer vergibt und anschließend dem Auftraggeber weiterbelastet, ist im Wesentlichen auf die Endabwicklung der in den Vorjahren eingeleiteten Projekte konzentriert.

6.2.4 Sonstige Dienstleistungen

Das Segment „Sonstige Dienstleistungen“ umfasst die Tätigkeit der protec, die Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Schutz und der Bewachung von Personen und Objekten sowie der Reinigung von Objekten und Haltestellen erbringt. Ferner gehen in das Segment die Vermietungsleistungen der Gehry-Tower sowie die Prüfungs- und Beratungsleistungen der RevCon ein, die nahezu ausschließlich gegenüber der ÜSTRA erbracht werden und sich damit als intersegmentäre Aktivitäten darstellen. Enthalten sind zudem die Ergebnisse aus Werbe- und Vermarktungsaktivitäten der X-City

sowie aus Vermietungsaktivitäten der HRG, welche nicht mehrheitlich durch den Konzern gehalten werden.

6.3 Segmentinformationen

1. Januar bis 31. Dezember 2020/2019	ÜSTRA		Sonstige Verkehrs- und Transportleistungen		Beratungs- und Ingenieurleistungen		Sonstige Dienstleistungen		Gesamtbetrag	
	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €
Segmenterlöse										
Gesamtumsätze	174.062	216.754	19.302	18.916	7.387	5.803	15.581	15.182	216.332	256.655
Intersegmentumsätze	-4.292	-4.496	-17.441	-16.231	-2.393	-944	-13.461	-12.502	-37.587	-34.173
Außenumsätze	169.770	212.258	1.861	2.685	4.994	4.859	2.120	2.680	178.745	222.482
Überleitungen										
Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses / Auftragsfertigung									386	-439
Konzernumsatzerlöse									179.130	222.043
Segmentergebnis	-1.158	-993	-226	88	229	232	2.426	2.865	1.271	2.192
Enthaltene Zinserträge	85	520	0	0	0	0	110	41	195	561
Enthaltene Zinsaufwendungen	2.135	2.129	44	-1	0	0	22	22	2.201	2.150
Enthaltene planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	30.165	27.316	365	316	148	117	396	380	31.074	28.129
Enthaltener Ergebnisanteil an assoziierten Unternehmen	0	0	0	0	0	0	862	1.723	862	1.723
Enthaltene Aufwendungen zur Ausstattung der Versorgungseinrichtung	13.818	15.424	0	0	0	0	0	0	13.818	15.424
Enthaltener Ertragsteueraufwand und -ertrag(-)	1	1	10	39	82	115	0	0	93	155
Überleitungen:										
Segmentergebnis									1.271	2.192
a) Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses / Auftragsfertigung									-85	-144
Nutzungsdaueranpassungen bei Sachanlagen									-144	-348
Vorratsbewertung									43	-2
Pensionsverpflichtungen									5.764	7.990
Unterschiedsbetrag unter Anwendung des IFRS 16									-147	-430
Unterschiede bei der Bilanzierung									0	-138
sonstiger Rückstellungen									0	-1.000
Eliminierung der Auflösung Wertberichtigung Beteiligungswert HRG									7	47
Latente Steuern									5.438	5.975
b) Konzernabschlussspezifika									-200	75
c) Ertragsteuern									75	70
d) Verlustübernahme									-52.795	-35.970
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit									-46.211	-27.658

Die handelsrechtlichen Segmentergebnisse enthalten sämtliche Erträge und Aufwendungen, die in das Jahresergebnis nach Steuern, jedoch vor Ergebnisabführung einfließen. Nicht in das Ergebnis des Segments „ÜSTRA“ einbezogen sind die Bestandteile des Beteiligungsergebnisses der ÜSTRA, da die zugrunde liegenden Aktivitäten in den Ergebnissen der jeweiligen Segmente reflektiert werden. Die Festlegung der Segmentergebnisgröße wie auch die zur Ermittlung der Segmentergebnisse herangezogenen Wertmaßstäbe berücksichtigen die internen Steuerungs- und Berichtspraktiken. Da die interne Berichterstattung keine Informationen zum Segmentvermögen und zu den Segment-schulden enthält und Angaben hierüber auch nicht auf andere Weise dem Konzernvorstand vorgelegt werden, unterbleibt eine Bestimmung des Segmentvermögens und der Segment-schulden gleichfalls in diesem Konzernabschluss.

Die im Segmentergebnis enthaltenen Aufwendungen zur Ausstattung der Versorgungseinrichtung setzen sich aus laufenden Zuwendungen in Höhe von 10.818 Tsd. € sowie Zuführungen zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.000 Tsd. € zusammen.

Bei der Ermittlung der an den Konzernvorstand übermittelten Segmentergebnisse kommen grundsätzlich die für die handelsrechtlichen Jahresabschlüsse der Konzerngesellschaften zugrunde gelegten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden (HGB) zum Tragen, die erheblich von den für den Konzernabschluss geltenden IFRS-Rechnungslegungsgrundsätzen abweichen. Folglich divergieren der Gesamtbetrag der Segmentergebnisse und das auf Konzernabschlussebene ausgewiesene Jahresergebnis deutlich. Weiterhin gehen in die Segmentberichterstattung Ergebnisbestandteile jener Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ein, die unter Wesentlichkeitserwägungen im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nach den für assoziierte Unternehmen geltenden Regelungen anteilig erfasst werden.

Die sich hieraus ergebenden Überleitungsposten umfassen im Wesentlichen folgende Sachverhalte:

Auftragsfertigung

Im Konzernabschluss werden die Auftragserlöse aus der Auftragsfertigung der TransTecBau entsprechend dem Leistungsfortschritt erfasst, wohingegen die Umsatzerlöse aus solchen Aufträgen und die Gewinne hieraus in der Segmentberichterstattung erst nach Abschluss eines Auftrags realisiert werden.

Nutzungsdaueranpassungen bei Sachanlagen

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

Vorratsbewertung

Abweichend zur Segmentberichterstattung nach handelsrechtlichen Wertmaßstäben werden im IFRS-Abschluss keine rein beschaffungsmarkinduzierten Niederstwertabschreibungen vorgenommen.

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.

Bewertung von Finanzinstrumenten

Effekte aus Finanzinstrumenten werden in der Segmentberichterstattung nicht berücksichtigt.

Latente Steuern, Ertragssteuern

Effekte aus Steuern werden in der Segmentberichterstattung nicht berücksichtigt.

Konzernabschlussspezifika

Bei dem Überleitungsposten zum Segmentergebnis handelt es sich um die Eliminierung von Beteiligungsergebnissen.

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.

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.

7. Sonstige Angaben

7.1 Arbeitnehmerschaft

Bei in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen waren während des Geschäftsjahres 2020 im Jahresdurchschnitt 2.745 Mitarbeiter (Vorjahr: 2.649) beschäftigt, von denen 2.408 Mitarbeiter (Vorjahr: 2.337) im Verkehrs- und Transportbereich, 60 Mitarbeiter (Vorjahr: 54) im Bereich Beratungs- und Ingenieurleistungen und 277 Mitarbeiter (Vorjahr: 258) im Bereich sonstige Dienstleistungen tätig waren.

7.2 Nahestehende Personen

7.2.1 Organbezüge

Die Vergütung des Vorstands setzt sich wie folgt zusammen:

	Tantieme Tsd. €	sonstige Vergütung Tsd. €	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	Vorsorgeauf- wendungen für Ruhestandsbezüge		Anwartschaftsbarwert	
					2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	2020 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Dr. Volkhardt Klöppner (ab 8.12.2017)	81	9	360	360	0	0	0	0
Denise Hain (ab 8.12.2017)	71	1	307	307	0	0	241*	232
Elke Zadel (ab 1.7.2019)	35	2	272	147	0	0	0	0
			<u>939</u>	<u>814</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>241*</u>	<u>232</u>

* Pensionsverpflichtung aus Vorbeschäftigung

Die Grundvergütung, Tantieme und sonstige Vergütung sind den kurzfristig fälligen Leistungen zuzuordnen. Die Vorsorgeaufwendungen für Ruhestandsbezüge stellen Leistungen nach Beendigung

des Arbeitsverhältnisses dar und umfassen den im Rahmen der Bildung von Pensionsrückstellungen berücksichtigten Dienstzeitaufwand für den aktuellen Vorstand.

Anteilsbasierte Vergütungen werden nicht gewährt.

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebene betragen 876 Tsd. €. Der Anwartschaftsbarwert der Pensionsrückstellungen für diesen Personenkreis beträgt 20.279 Tsd. €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten 38 Tsd. € (Vorjahr: 40 Tsd. €) Sitzungsgelder.

7.2.2 Beziehungen zur Muttergesellschaft

Oberste Muttergesellschaft und gleichzeitig herrschende Gesellschafterin der ÜSTRA ist die VVG. Die Beziehungen zur Gesellschafterin beschränken sich auf die typischerweise im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vorzunehmenden organschaftlichen Steuerberechnungen sowie auf die Durchführung der Ergebnisabführung. Darüberhinausgehende operative Geschäftsbeziehungen werden nicht unterhalten. In die Bilanz und die Gesamtergebnisrechnung sind die bestehenden Verrechnungsbeziehungen wie folgt eingeflossen:

	31.12.2020 Tsd. €	31.12.2019 Tsd. €
Forderungen aus Steuerverrechnungen	2.927	1.781
Verlustausgleichsforderungen	22.323	9.218
Sonstige Verpflichtungen (-) / Sonstige finanzielle Vermögenswerte	25.250	10.999

7.2.3 Sonstige Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen

Die sonstigen Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen, die nicht konsolidiert werden, sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt. Wesentlich beeinflusst werden die Geschäftsbeziehungen durch die Beziehungen zwischen der infra und der ÜSTRA.

Zwischen der ÜSTRA und der Schwestergesellschaft infra bestehen 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. € einen Betrag von 50,0 % des in der Sparte Stadtbahn erwirtschafteten Gewinns nach Feststellung des Jahresabschlusses an die infra als Pacht zu zahlen. Die ÜSTRA erbringt ihrerseits Instandhaltungsmaßnahmen an diesen Einrichtungen sowie Beratungs- und Ingenieurleistungen, die gegenüber der infra berechnet werden. Die Instandhaltung umfasst die Inspektion, die Wartung sowie die Instandsetzung der Schieneninfrastrukturanlagen.

2020	<u>Assoziierte Unternehmen Tsd. €</u>	<u>Sonstige verbundene Unternehmen Tsd. €</u>
Operative Transaktionen		
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen	3.021	30.293
Sonstige betriebliche Erträge aus Dienstleistungen und der Überlassung von Ressourcen	4	0
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und den Bezug sonstiger Leistungen	1.945	12.116
Ausstehende Forderungen aus dem Leistungsverkehr	473	1.262
Ausstehende Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr	82	2.335
Finanzbeziehungen		
Gegebene Garantien	120	0
Zinserträge aus Ausleihungen	3	0

2019	<u>Assoziierte Unternehmen Tsd. €</u>	<u>Sonstige verbundene Unternehmen Tsd. €</u>
Operative Transaktionen		
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen	2.857	30.074
Sonstige betriebliche Erträge aus Dienstleistungen und der Überlassung von Ressourcen	4	0
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und den Bezug sonstiger Leistungen	1.972	21.721
Ausstehende Forderungen aus dem Leistungsverkehr	527	1.088
Ausstehende Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr	85	11.737
Finanzbeziehungen		
Gegebene Garantien	120	0
Zinserträge aus Ausleihungen	1	0
Erträge aus Beteiligungen	23	0

Bei den mit nahestehenden Personen getätigten Umsätzen handelt es sich um Beratungs- und Ingenieurleistungen, die an die infra erbracht werden, sowie um Dienstleistungen, die mit der Durch-

führung des Bus- und Stadtbahnwagenverkehrs in Zusammenhang stehen. Die mit sonstigen verbundenen Unternehmen generierten Dienstleistungserträge resultieren vornehmlich aus der Erbringung von Instandhaltungsleistungen an die infra.

Bei der Preisgestaltung der umfangreichen Verrechnungsbeziehungen aus der Erbringung von Dienstleistungen und der Überlassung von Ressourcen sind sowohl das Selbstkostenprinzip als auch an den Marktverhältnissen orientierte Vergütungsmodelle zur Anwendung gelangt.

Die von sonstigen verbundenen Unternehmen bezogenen Leistungen beziehen sich hauptsächlich auf die Beschaffung von Energie bei der enercity AG.

Für die ausstehenden Forderungen und Verbindlichkeiten, die vollumfänglich im Zahlungswege auszugleichen sind, wurden keine Sicherungsabreden getroffen. Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen wegen eines Ausfallrisikos sind nicht angefallen.

Ferner unterhält der Konzern Beziehungen zur Versorgungseinrichtung des ÜSTRA e. V., die in erster Linie die Einlage liquider Mittel in das Kassenvermögen betreffen. Die im Berichtsjahr zugeführten Werte von 10.818 Tsd. € (Vorjahr: 10.424 Tsd. €) führen zu einer entsprechenden Reduzierung der Pensionsrückstellungen und haben somit keine Ergebnisauswirkungen. Darüber hinaus bestehen mit der Versorgungseinrichtung laufende Geschäftsbeziehungen, im Wesentlichen aus der Anmietung von Räumlichkeiten und aus der Weiterbelastung von Kostenanteilen. Hieraus sind im Geschäftsjahr 2020 Aufwendungen von 251 Tsd. € (Vorjahr: 236 Tsd. €) und Erträge von 14 Tsd. € (Vorjahr: 54 Tsd. €) erwachsen. Der aktivische Verrechnungssaldo beläuft sich zum 31. Dezember 2020 auf 2 Tsd. € (Vorjahr: 9 Tsd. €).

7.3 Verkehrskonzessionen

Die ÜSTRA hat Konzessionen inne, die zeitlich befristete Genehmigungen für den Betrieb von Bus- und Stadtbahnlinien nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) darstellen. Rechte und Pflichten, die sich für die ÜSTRA aus den Konzessionen ergeben, regeln das PBefG und die zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften. So ist die ÜSTRA nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, die genehmigten Linienbetriebe aufzunehmen und während der Laufzeit der Konzessionen aufrechtzuerhalten. Fahrpläne, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen, die dem Zustimmungsvorbehalt der Genehmigungsbehörde unterliegen, sind als Auflagen von der ÜSTRA zu beachten. Für den Betrieb von Stadtbahnlinien besitzt die ÜSTRA wie im Vorjahr 15 Konzessionen, die am 24. März 2038 auslaufen. Für den Betrieb von Buslinien besitzt die ÜSTRA 44 Konzessionen, die ebenfalls am 24. März 2038 auslaufen.

7.4 Zuwendungen der öffentlichen Hand

Neben den vorstehend genannten Verkehrskonzessionen erhält die ÜSTRA weitere Zuwendungen der öffentlichen Hand, insbesondere in Form von Investitionszuschüssen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, die durch die LNVG nach dem EntflechtG sowie auf der Grundlage von Einzelvereinbarungen gewährt werden. Hinsichtlich der bezuschussten Investitionen sind regelmäßig Bindefristen zu beachten, deren Verletzung entsprechende Rückforderungsansprüche der Zuwendungsgeber auslöst. Im Berichtsjahr hat der Konzern Zuwendungen in Höhe von 14.746 Tsd. € (Vorjahr: 33.222 Tsd. €) erhalten.

Zudem hat der Konzern Zuwendungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 27.859 Tsd. € sowie 57 Tsd. € Zuschuss zur E-Mobilität erhalten. Die Zuwendungen wurden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

7.5 Für das Geschäftsjahr berechnetes Honorar des Abschlussprüfers nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind in Höhe von 109 Tsd. € (Vorjahr: 117 Tsd. €) Honorare für die Abschlussprüfungen und 22 Tsd. € (Vorjahr: 34 Tsd. €) für andere Bestätigungsleistungen der Ernst & Young GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft enthalten. Steuerberatungsleistungen und sonstige Leistungen wurden nicht erbracht.

7.6 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wegen der anhaltenden Corona-Krise sind die Fahrgeldeinnahmen stark eingebrochen. Die Region Hannover trägt nach dem ÖDA das Erlörisiko. Hieraus leistet die Region die Zahlungen der nach dem Rettungsschirm beim Land beantragten Beträge, gem. Bescheid vom 29. März vom 2021, für die Monate November und Dezember 2020 in Höhe von 5.191.791 €.

7.7 Mitteilung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der ÜSTRA haben eine nach § 161 AktG vorgesehene Erklärung am 24. April 2020 abgegeben und den Aktionären durch Veröffentlichung auf der Homepage der Gesellschaft unter <https://www.uestra.de/unternehmen/ueber-uns/investor-relations/archiv-corporate-governance/> dauerhaft zugänglich gemacht.

7.8 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht 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 16. April 2021

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

gez. Dr. Volkhardt Klöppner

gez. Denise Hain

gez. Elke van Zadel

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover
Entwicklung der Anlagenwerte zum 31. Dezember 2020

	Bruttobuchwerte			Umgliederung in als zur Veräußerung gehaltene Vermögens- werte	Umbuchungen	Stand am 31.12.2020 Tsd. €
	Stand am 01.01.2020 Tsd. €	Zugänge Tsd. €	Abgänge Tsd. €			
Immaterielle Vermögenswerte						
Konzessionsähnliche Rechte	27.330	891	116	221	10	27.894
Geleistete Anzahlungen	1.961	1.440	222	0	-10	3.169
	29.291	2.331	338	221	0	31.063
Sachanlagen						
Grundstücke und Bauten	172.948	0	9	0	0	172.939
<i>IFRS 16</i>	11.993	155		2.526		9.622
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	80.490	3	192	0	0	80.301
<i>IFRS 16</i>	17.329	0				17.329
Fahrzeuge für Personenverkehr	754.764	26.913	5.584	3.835	19.636	791.894
Maschinen und maschinelle Anlagen	14.762	1.251	23	18	205	16.177
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	94.062	2.115	2.151	2.450	128	91.704
<i>IFRS 16</i>	1.171	510		801		880
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	41.889	9.824	0	0	-19.969	31.744
	1.189.408	40.771	7.959	9.630	0	1.212.590
Finanzanlagen						
Übrige Finanzanlagen	14.312	1.545	0	8	0	15.849
	14.312	1.545	0	8	0	15.849
	1.233.011	44.647	8.297	9.859	0	1.259.502

* = verrechnete Investitionszuschüsse

** = darin enthalten Auswirkungen aus Zuschüssen wegen Bruttoausweis im Anlagespiegel

*** = Abschreibungen ohne Auswirkungen von Zuschüssen wegen Nettoausweis in der GuV

Abschreibungen und verrechnete Investitionszuschüsse
Nettobuchwerte

Stand am 01.01.2020 Tsd. €	Zugänge Tsd. €	Abgänge Tsd. €	Umgliederung in als zur Veräußerung gehaltene Vermögens- werte Tsd. €	Umbuchungen Tsd. €	Stand am 31.12.2020 Tsd. €	Stand am 31.12.2020 Tsd. €
485 *	0 *	0 *	0 *	0 *	485 *	
24.369	1.064	115	180	0	25.138	2.271
0 *	0 *	0 *	0 *	0 *	0 *	
0	0	0	0	0	0	3.169
485 *	0 *	0 *	0 *	0 *	485 *	
24.369	1.064	115	180	0	25.138	5.440
79.429 *	0 *	0 *	0 *	0 *	79.429 *	
58.029	1.923	2	0	0	59.950	41.712
1.067	1.075		672		1.470	
40.808 *	0 *	153 *	0 *	0 *	40.655 *	
32.095	1.544	78	0	0	33.561	21.682
866	866				1.732	
404.080 *	25.347 *	7.393 *	0 *	0 *	422.034 *	
159.779	20.628	5.578	2.647	0	172.182	197.678
983 *	0 *	11 *	0 *	0 *	972 *	
10.481	724	23	17	0	11.165	4.040
28.321 *	0 *	0 *	0 *	0 *	28.321 *	
55.819	3.661	2.134	1.644	0	55.702	8.194
309	447		389		367	
0 *	0 *	0 *	0 *	0 *	0 *	
0	0	0	0	0	0	31.744
553.621 *	25.347 *	7.557 *	0 *	0 *	571.411 *	
318.445	30.868	7.815	5.369	0	336.129	305.050
0	0	0	0	0	0	15.849
0	0	0	0	0	0	15.849
554.106 *	25.347 *	7.557 *	0 *	0 *	571.896 *	
342.814	31.932	7.930	5.549	0	361.267	326.339
	7.594 *	7.594 **				
	24.337 ***					

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover
Entwicklung der Anlagenwerte zum 31. Dezember 2019

	Bruttobuchwerte				Stand am 31.12.2019 Tsd. €
	Stand am 01.01.2019 Tsd. €	Zugänge Tsd. €	Abgänge Tsd. €	Umbuchungen Tsd. €	
Immaterielle Vermögenswerte					
Konzessionsähnliche Rechte	27.899	547	1.158	42	27.330
Geleistete Anzahlungen	1.098	905	0	-42	1.961
	28.997	1.452	1.158	0	29.291
Sachanlagen					
Grundstücke und Bauten	172.908	10	7	37	172.948
<i>IFRS 16</i>	<i>11.993</i>				<i>11.993</i>
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	80.840	19	494	125	80.490
<i>IFRS 16</i>	<i>17.329</i>				<i>17.329</i>
Fahrzeuge für Personenverkehr	685.673	51.040	29.787	47.838	754.764
Maschinen und maschinelle Anlagen	13.907	157	156	854	14.762
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	92.380	2.424	1.918	1.176	94.062
<i>IFRS 16</i>	<i>590</i>	<i>581</i>			<i>1.171</i>
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	80.567	11.352	0	-50.030	41.889
	1.156.187 *	65.583	32.362	0	1.189.408
Finanzanlagen					
Übrige Finanzanlagen	12.006	2.352	46	0	14.312
	12.006	2.352	46	0	14.312
	1.197.190 *	69.387	33.566	0	1.233.011

* = verrechnete Investitionszuschüsse

** = darin enthalten Auswirkungen aus Zuschüssen wegen Bruttoausweis im Anlagespiegel

*** = Abschreibungen ohne Auswirkungen von Zuschüssen wegen Nettoausweis in der GuV

**** = rechnerische Korrektur

Abschreibungen und verrechnete Investitionszuschüsse					Nettobuchwerte	
Stand am 01.01.2019 Tsd. €	Zugänge Tsd. €	Abgänge Tsd. €	Umbuchungen Tsd. €	Stand am 31.12.2019 Tsd. €	Stand am 31.12.2019 Tsd. €	
485 *	0 *	0 *	0 *	485 *		
24.292	1.232	1.155	0	24.369		2.476
0 *	0 *	0 *	0 *	0 *		
0	0	0	0	0		1.961
485 *	0 *	0 *	0 *	485 *		
24.292	1.232	1.155	0	24.369		4.437
79.429 *	0 *	0 *	0 *	79.429 *		
56.090	1.941	2	0	58.029		46.416
	1.067			1.067		
40.765 *	0 *	-43 *	0 *	40.808 *		
30.666	1.689	260	0	32.095		24.050
	866			866		
348.617 *	60.954 *	5.491 *	0 *	404.080 *		
171.892	17.674	29.787	0	159.779		190.905
994 *	0 *	11 *	0 *	983 *		
9.887	750	156	0	10.481		3.298
28.321 *	0 *	0 *	0 *	28.321 *		
54.122	3.721	2.024	0	55.819		10.784
	309			309		
0 *	0 *	0 *	0 *	0 *		
0	0	0	0	0		41.889
498.126 *	60.954 *	5.459 *	0 *	553.621 *		
***: 322.657	28.017	32.229	0	318.445		317.342
0	0	0	0	0		14.312
0	0	0	0	0		14.312
498.611 *	60.954 *	5.459 *	0 *	554.106 *		
***: 346.949	29.249	33.384	0	342.814		336.091

5.438 *
23.811 ***

5.438 **