Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 und Lagebericht

BESTÄTIGUNGSVERMERK

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft
Hannover

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Bilanz zum 31. Dezember 2024

A k t i v a

		31.12.2024		31.12.2023	
		EUR	EUR	EUR	EUR
A.	**Anlagevermögen**				
I.	**Immaterielle Vermögensgegenstände**		9.812.475,03		8.863.421,00
II.	**Sachanlagen**		566.472.379,97		575.006.947,25
III.	**Finanzanlagen**		11.018.861,23		11.172.661,23
			587.303.716,23		**595.043.029,48**
B.	**Umlaufvermögen**				
I.	**Vorräte**				
1.	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15.699.032,99		12.792.056,20	
2.	Waren	283.158,52	15.982.191,51	0,00	12.792.056,20
II.	**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**				
1.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.591.514,31		9.885.739,85	
2.	Forderungen gegen verbundene Unternehmen	27.366.761,04		26.523.361,35	
3.	Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.537.524,84		3.706.954,21	
4.	Sonstige Vermögensgegenstände	13.520.737,78	55.016.537,97	17.251.682,43	57.367.737,84
III.	**Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten**		52.503.660,51		55.369.724,33
			123.502.389,99		**125.529.518,37**
C.	**Rechnungsabgrenzungsposten**		**901.014,98**		**623.075,14**
			711.707.121,20		**721.195.622,99**

Passiva

		31.12.2024	31.12.2023
		EUR	EUR
A.	**Eigenkapital**		
	I. Gezeichnetes Kapital	67.490.528,32	67.490.528,32
	II. Kapitalrücklage	66.742.955,56	66.742.955,56
		134.233.483,88	**134.233.483,88**
B.	**Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen**	**208.034.476,59**	**221.191.494,51**
C.	**Rückstellungen**		
	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	132.714.275,31	133.238.076,14
	2. Sonstige Rückstellungen	23.963.545,51	22.296.529,68
		156.677.820,82	**155.534.605,82**
D.	**Verbindlichkeiten**		
	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	111.919.219,24	125.390.287,96
	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.684.919,57	27.601.388,26
	3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.425.757,70	5.671.703,18
	4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.416.362,03	2.618.555,55
	5. Sonstige Verbindlichkeiten	73.498.416,05	47.421.157,98
	– davon aus Steuern EUR 1.149.286,51 (i. Vj. EUR 1.207.425,11) –		
	– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 837.842,59 (i. Vj. EUR 757.950,97) –		
		209.944.674,59	**208.703.092,93**
E.	**Rechnungsabgrenzungsposten**	**2.816.665,32**	**1.532.945,85**
		711.707.121,20	**721.195.622,99**

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

	2024	2023
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	170.509.722,23	174.336.539,00
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	17.492,48	4.011,42
3. Sonstige betriebliche Erträge	116.401.045,39	123.470.211,88
Gesamtleistung	**286.928.260,10**	**297.810.762,30**
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	45.409.583,00	66.452.507,34
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	42.641.421,24	41.256.761,09
	88.051.004,24	**107.709.268,43**
Rohergebnis	**198.877.255,86**	**190.101.493,87**
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	128.609.297,09	120.134.648,67
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	53.908.678,83	47.677.507,36
– davon für Altersversorgung EUR 27.034.774,88 (i. Vj. EUR 24.055.544,87) –		
	182.517.975,92	**167.812.156,03**
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	38.861.760,96	41.398.623,55
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	58.564.056,30	52.393.672,80
Betriebsergebnis	**-81.066.537,32**	**-71.502.958,51**
8. Erträge aus Beteiligungen	2.115.882,33	1.608.139,11
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.736,44	5.384,88
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.883.831,96	3.456.761,09
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.786.842,12	4.846.307,55
– davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 2.129.152,00 (i. Vj. EUR 1.867.889,36) –		
	-79.850.928,71	**-71.278.980,98**
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.317,69	1.299,76
13. Ergebnis nach Steuern	**-79.852.246,40**	**-71.280.280,74**
14. Sonstige Steuern	402.933,25	330.317,66
15. Erträge aus Verlustübernahme	80.255.179,65	71.610.598,40
16. Jahresergebnis	**0,00**	**0,00**

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

I. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2024 wurde nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) erstellt. Ergänzend dazu waren die Bestimmungen des Aktiengesetzes und des Wertpapierhandelsgesetzes zu beachten. Es gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

In der Bilanz sind unter der Position Anlagevermögen einzelne Posten zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung zusammengefasst. Diese Posten werden nachstehend im Anhang gesondert ausgewiesen. Aus dem gleichen Grunde wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und Davon-Vermerke teilweise an dieser Stelle gemacht.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Zum besseren Verständnis wurde das Gliederungsschema nach § 275 Abs. 2 HGB um die Zwischenzeilen Gesamtleistung, Rohergebnis und Betriebsergebnis ergänzt.

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

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Am Hohen Ufer 6, 30159 Hannover, ist beim Amtsgericht Hannover unter der Handelsregisternummer HRB 3791 eingetragen.

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

1. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Die erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und die Sachanlagen sind mit den Anschaffungskosten abzüglich gewährter Skonti und Rabatte bewertet. Vermögensgegenstände, deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, werden um planmäßige Abschreibungen gemindert. Der Ausweis der erhaltenen Investitionszuschüsse erfolgt in einem Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen (Bruttomethode). Entsprechend der Nutzungsdauer des bezuschussten Investitionsgutes wird dieser laufzeitadäquat verbraucht.

Die planmäßigen Abschreibungen werden linear entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Zu deren Ermittlung werden die steuerlichen Abschreibungstabellen

herangezogen, soweit die dort genannten Nutzungsdauern innerhalb der Bandbreite der handelsrechtlich zulässigen Nutzungsdauern liegen. Folgende Nutzungsdauern werden je Anlagengruppe angesetzt:

Anlagengruppe	Nutzungsdauer in Jahren
Software	5
Gebäude	20-50
Außenanlagen	10
Gleisanlagen	25
Streckenausrüstung	10-29
Fernmeldeanlagen	5-10
Stadtbahnwagen	25
Busse	7
Maschinen und technische Anlagen	10
Geschäftsausstattung	5-10
Werkzeuge, Geräte, Betriebseinrichtungen	5
Fahrschein- und Informationsanlagen	5-10
Fahrzeuge	5-6

Bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Seit dem 1. Januar 2018 werden bewegliche Vermögensgegenstände, deren Anschaffungskosten mehr als 250 € und bis zu 1.000 € betragen, aufgrund untergeordneter Bedeutung als Sammelposten aktiviert und linear über 5 Jahre abgeschrieben.

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten und Ausleihungen mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt. Bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert berücksichtigt worden. Sofern Gründe für eine dauerhafte Wertminderung entfallen, erfolgt eine Zuschreibung, jedoch höchstens in Höhe der ursprünglichen Anschaffungskosten.

Die unter den Vorräten ausgewiesenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Waren sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt. Alle bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses erkannten Risiken im Vorratsvermögen, die sich aus überdurchschnittlicher Lagerdauer, geminderter Verwertbarkeit und niedrigeren Wiederbeschaffungskosten ergeben, sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt. Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

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

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

Die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erfolgt nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Anwendung der nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen üblichen Projected-Unit-Credit-Methode. Für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen wird der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte durchschnittliche Marktzins der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren zugrunde gelegt. Weiterhin sind ein Gehaltstrend und eine Rentendynamik berücksichtigt. Den versicherungsmathematischen Rückstellungsberechnungen liegen als Rechnungsgrundlagen die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Als Bewertungsendalter werden grundsätzlich die frühestmöglichen Altersgrenzen in der gesetzlichen Rentenversicherung unter Berücksichtigung der Regelungen des RV-Altersgrenzenanpassungsgesetzes vom 20. April 2007 herangezogen. Des Weiteren werden Fluktuationswahrscheinlichkeiten verwendet.

Die Berechnung der Jubiläumsverpflichtungen erfolgt ebenfalls nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Anwendung der nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen üblichen Projected Unit Credit Methode. Für die Abzinsung dieser sonstigen Rückstellung wurde der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte durchschnittliche Marktzins der vergangenen sieben Jahre bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren zu Grunde gelegt. Den versicherungsmathematischen Rückstellungsberechnungen liegen als Rechnungsgrundlagen die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde.

Zur Absicherung von unmittelbaren Altersvorsorgeverpflichtungen hat die ÜSTRA (Treugeber) im Geschäftsjahr 2023 Vermögensgegenstände in Form von Barmitteln auf den Pensionstreuhand e.V. (Treuhänder) übertragen. Damit ist der Pensionstreuhand e.V. zivilrechtlicher Eigentümer der Vermögengegenstände. Das wirtschaftliche Eigentum verbleibt bei der ÜSTRA. Das zum Stichtag bewertete Deckungsvermögen wird mit den dazugehörigen Pensionsverpflichtungen (gem. § 246 Abs. 2 HGB) verrechnet bzw. saldiert unter dem Bilanzposten „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ ausgewiesen. Entsprechende Erträge aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Deckungsvermögens werden mit den Aufwendungen aus der Aufzinsung der korrespondierenden Rückstellung für Altersvorsorgeverpflichtungen verrechnet. Der Saldo der verrechneten Erträge und Aufwendungen wird in der Gewinn- und Verlustrechnung unter den Zinsen und ähnlichen Erträgen bzw. dem Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen.

Mitarbeitende der ÜSTRA, deren Arbeitsverhältnis sich vor dem 1. Januar 2002 begründet hat, sind bei Erfüllung der Anspruchsvoraussetzungen Begünstigte der Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. (VE), die als Unterstützungskasse die in der Versorgungsordnung vorgesehenen Leistungen unter Ausschluss eines Rechtsanspruchs gewährt. Die ÜSTRA macht von dem Wahlrecht gemäß Art. 28 Abs. 1 S. 2 EGHGB Gebrauch und bildet für mittelbare Altersvorsorgeverpflichtungen keine Rückstellungen. Zur Absicherung dieser mittelbaren Altersvorsorgeverpflichtungen besteht ein Kassenvermögen der VE. Im Dezember 2024 wurde zur Absicherung weiterer Liquiditätsbedarfe der ÜSTRA für Investitionen ein Darlehen von der Versorgungseinrichtung i.H.v. 25 Mio. € aufgenommen. Das Darlehen enthält einen Rangrücktritt, wonach die Tilgung und Verzinsung nachrangig zu den Verbindlichkeiten gegenüber anderen Gläubigern zu zahlen ist. Entsprechend enthält das Geschäft mit der VE als verbundenem Unternehmen nicht marktübliche Bedingungen.

Die Gesellschaft hat am 3. März 2025 einen Nachtrag zum Darlehensvertrag mit der VE unterzeichnet, wonach die Rangrücktrittserklärung ab diesem Zeitpunkt nicht mehr Teil des Vertrags ist.

Die anderen sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohende Verluste aus schwebenden Geschäften. Der Ansatz erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit den von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Abzinsungssätzen gemäß § 253 Abs. 2 HGB abgezinst.

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

Die Verbindlichkeiten werden zum Erfüllungsbetrag passiviert.

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

Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen werden realisiert, nachdem die Leistung erbracht wurde. Die Umsatzrealisierung von Beförderungsleistungen erfolgt unter der Annahme, dass die Beförderungsleistung grundsätzlich in direktem zeitlichem Zusammenhang mit dem Erwerb der Fahrausweise durch die Kunden erbracht wird. Vor dem Bilanzstichtag erhaltene Einnahmen aus dem Verkauf von Zeitfahrausweisen, die zur Inanspruchnahme von Beförderungsleistungen nach dem Bilanzstichtag berechtigen, werden zeitanteilig passivisch abgegrenzt.

Gemäß der Beschlusslagen aus den Verkehrs-Minister-Konferenzen und den EAV-Ausschüssen zum Deutschlandticket sowie den hieraus entwickelten Billigkeitsrichtlinien der Jahre 2023/2024 wurde bisher das Leipziger Modell zum Einnahmeaufteilungsverfahren umgesetzt. Danach ist in der ersten Stufe geregelt, dass die Vertriebsstellen innerhalb und außerhalb der Verbünde die Einnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets behalten. Die Mindereinnahmen werden im Kern über Ausgleichsleistungen zum Deutschlandticket auf die Summe der fortgeschriebenen Solleinnahmen aus dem Jahr 2019 ausgeglichen. Im GVH erfolgte die Einnahmeaufteilung der verkauften Deutschlandtickets auf Basis des im Rahmen der Vorjahresabrechnung festgestellten Verteilungsschlüssels zwischen den einzelnen GVH-Verbundpartnern.

2. Angaben zu Posten der Bilanz

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Jahr 2024 ist aus dem Anlagenspiegel in der Anlage 1 zu diesem Anhang ersichtlich.

Eine Aufstellung zum Anteilsbesitz nach § 285 Nr. 11 HGB ist in Anlage 2 zum Anhang dargestellt.

Die Vorräte betreffen vornehmlich Werkstattstoffe einschließlich Ersatzteile.

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 27.367 Tsd. € (Vorjahr: 26.523 Tsd. €) betreffen mit 1.076 Tsd. € (Vorjahr: 3.590 Tsd. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, mit 20.255 Tsd. €, Forderungen aus Ergebnisübernahme gegenüber der Gesellschafterin VVG (Vorjahr: 14.916 Tsd. €) und mit 6.036 Tsd. € (Vorjahr: 8.018 Tsd. €) Steuererstattungsansprüche (davon Umsatzsteuer in Höhe von 3.934 Tsd. € und sonstige Steuern in Höhe von 2.102 Tsd. €). Sämtliche Forderungen gegen verbundene Unternehmen haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

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

Sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 39 Tsd. € (Vorjahr: 33 Tsd. €) haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Der Restbetrag in Höhe von 13.482 Tsd. € (Vorjahr: 17.219 Tsd. €) hat eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

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

Der Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen in Höhe von 208.034 Tsd. € (Vorjahr: 221.191 Tsd. €) ergibt sich aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Den passivierten Zuschüssen von 607.441 Tsd. € (Vorjahr 612.560 Tsd. €) steht ein ratierlicher kumulierter Verbrauch von 399.406 Tsd. € (Vorjahr 391.368 Tsd. €) gegenüber.

Die Pensionsrückstellungen in Höhe von insgesamt 132.714 Tsd. € (Vorjahr: 133.238 Tsd. €) decken die Versorgungsverpflichtungen gegenüber ehemaligen und aktiven Mitarbeitern ab; davon sind 81.440 Tsd. € (Vorjahr: 78.440 Tsd. €) zur Reduzierung der Deckungslücke bei der Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. (VE) zurückgestellt. Der verwendete Rechnungszins für die Abzinsung der ausgewiesenen Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2024 betrug 1,90 % (Vorjahr: 1,83 %). Weiterhin wurde selektiv ein Gehaltstrend von 3,0 % (Vorjahr 3,0 %) und eine Rentendynamik in der Bandbreite von 1,0 % bis 2,5 % (Vorjahr: 1,0 % bis 2,5 %) zugrunde gelegt. Der Erfüllungsbetrag für die unmittelbaren Versorgungsverpflichtungen bei einem durchschnittlichen Marktzins in Höhe von 1,96 %, berechnet auf einen Durchschnitt der vergangenen sieben Geschäftsjahre, beträgt 124.316 Tsd. € (Vorjahr: 118.431 Tsd. €; Marktzins 1,76 %). Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt -2.275 Tsd. € (Vorjahr: 2.786 Tsd. €).

Die ÜSTRA hat sich für die Ausfinanzierung der unmittelbaren Pensionsverpflichtungen in Form eines Contractual Trust Arrangements (CTA) entschieden. Aus diesem Anlass ist ein Pensionstreuhand e.V. im Jahr 2018 gegründet worden. Für die Verwaltung der Vermögensgegenstände ist

ein Spezialfonds über einen Generalanbieter aufgelegt worden. Dieser führt die Kapitalverwaltung durch und dient als Verwahrstelle.

Die Fondsauflage hat am 20. November 2023 stattgefunden und erfolgte in zwei Tranchen mit Anschaffungskosten in Höhe von insgesamt 59.400 Tsd. €. Im Geschäftsjahr 2024 wurden weitere vier Dotierungen in Höhe von 11.000 Tsd. € vorgenommen. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2024 insgesamt 70.400 Tsd. €. Der Erfüllungsbetrag der unmittelbaren Pensionsverpflichtungen im Rahmen des CTA beträgt 126.568 Tsd. € (Vorjahr: 115.555 Tsd. €). Nach Saldierung des zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Deckungsvermögens in Höhe von 75.316 Tsd. € (Zeitwert der Fondanteile) (Vorjahr: 60.848 Tsd. €) mit den dazugehörigen Pensionsverpflichtungen (gem. § 246 Abs. 2 HGB) ergibt sich unter den Rückstellungen für Pensionen im Rahmen des CTA zum Bilanzstichtag ein Betrag in Höhe von 51.252 Tsd. € (Vorjahr: 54.707 Tsd. €).

Die auf die VE übertragenen Pensionsverpflichtungen und von dem Wahlrecht gemäß Art. 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB umfassten mittelbaren Altersvorsorgeverpflichtungen, für die die ÜSTRA keine Rückstellungen bilanziert belaufen sich zum 31. Dezember 2024 auf 296.962 Tsd. € (Vorjahr: 305.754 Tsd. €). Das zur Absicherung dieser mittelbaren Altersvorsorgeverpflichtungen bestehende Kassenvermögen resultiert aus Kapital- und Immobilienvermögen. Das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Kassenvermögen beträgt 177.245 Tsd. € (Vorjahr: 198.394 Tsd. €), so dass sich unter Berücksichtigung der bei der ÜSTRA passivierten Rückstellungen in Höhe von 81.440 Tsd. € (Vorjahr: 78.440 Tsd. €) ein Fehlbetrag in Höhe von 38.277 Tsd. € (Vorjahr: 28.919 Tsd. €) ergibt. Der Erfüllungsbetrag für die übertragenen mittelbaren Pensionsverpflichtungen bei einem durchschnittlichen Marktzins in Höhe von 1,96 % berechnet auf sieben Geschäftsjahre beträgt 294.372 Tsd. € (Vorjahr: 308.993 Tsd. €). Demnach ergäbe sich ein Fehlbetrag in Höhe von 35.687 Tsd. € (Vorjahr: 32.159 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen enthalten u.a. Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen über 920 Tsd. € (Vorjahr: 901 Tsd. €), weitere Personalrückstellungen in Höhe von 16.993 Tsd. € (Vorjahr: 14.338 Tsd. €), Rückstellungen aus Rückerstattungsrisiken von Fördermitteln in Höhe von 2.239 Tsd. € (Vorjahr: 2.113 Tsd. €) und aus dem GVH-Einnahmepool in Höhe von 1.157 Tsd. € (Vorjahr: 1.387 Tsd. €) sowie Drohverlust-Rückstellungen aus der langfristigen Generalanmietung des Mietobjekts „Gehry-Tower“ in Höhe von 1.436 Tsd. € (Vorjahr: 1.704 Tsd. €). Darüber hinaus sind Verpflichtungen gegenüber der Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN) für Umlageverpflichtungen – unter Berücksichtigung bereits geleisteter Vorauszahlungen über 2.286 Tsd. € (Vorjahr: 2.015 Tsd. €) – in Höhe von 666 Tsd. € (Vorjahr: 853 Tsd. €) und weitere Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 145 Tsd. € (Vorjahr: 648 Tsd. €) enthalten. Die Rückstellung für Jahresabschlusskosten beträgt 407 Tsd. € (Vorjahr: 352 Tsd. €).

Eine Rückstellung aus Wertkonten ist im Berichtsjahr nicht zu bilden, da sich nach der Saldierung des beizulegenden Zeitwertes des zugehörigen Deckungsvermögens (Finanzanlagen) in Höhe von 17.643 Tsd. € (Vorjahr: 16.778 Tsd. €) mit der ausgewiesenen Verpflichtung aus dem Wertkonten-Modell in Höhe von 17.643 Tsd. € (Vorjahr: 16.778 Tsd. €) keine weitere Verpflichtung ergibt. Die

Anschaffungskosten des Deckungsvermögens belaufen sich auf 16.501 Tsd. € (Vorjahr: 16.434 Tsd. €).

Die Beträge nach § 268 Abs. 8 HGB betragen 6.132 Tsd. € (Vorjahr: 1.792 Tsd. €) aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert (Verrechnung des Deckungsvermögens mit Rückstellungen für CTA und Wertkonten-Modell).

Bei den sonstigen Rückstellungen wurde von den Wahlrechten des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 EGHGB Gebrauch gemacht. Der Betrag der Überdeckung nach Art. 67 Abs. 1 Satz 4 EGHGB beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 65 Tsd. € (Vorjahr: 48 Tsd. €).

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten, die bis auf die Besicherung einer Verbindlichkeit gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 13.895 Tsd. € für die Finanzierung von Stadtbahnen des Typs TW 3000 (Sicherungsübereignung von 46 Stadtbahnen) alle unbesichert sind, stellen sich wie folgt dar:

	Gesamt	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Restlaufzeit über 5 Jahre
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	111.919	14.196	97.723	49.805
(Vorjahr)	(125.390)	(13.471)	(111.919)	(57.905)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.685	19.685	0	0
(Vorjahr)	(27.601)	(27.601)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.426	2.426	0	0
(Vorjahr)	(5.672)	(5.672)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht				
(Vorjahr)	2.416	2.416	0	0
	(2.619)	(2.619)	(0)	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	73.499	32.376	41.123	0
(Vorjahr)	(47.421)	(6.329)	(41.092)	(0)
Gesamt	209.945	71.099	138.846	49.805
(Vorjahr)	(208.703)	(55.692)	(153.011)	(57.905)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren mit 2 Tsd. € (Vorjahr: 3 Tsd. €) aus Steuern und mit 2.424 Tsd. € (Vorjahr: 5.669 Tsd. €) aus Lieferungen und Leistungen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren wie im Vorjahr ausschließlich aus Lieferungen und Leistungen.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus einem Darlehen gegenüber der Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. in Höhe von 25.000 Tsd. €.

3. Angaben zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

Von den Umsatzerlösen in Höhe von 170.510 Tsd. € (Vorjahr: 174.337 Tsd. €) wurden im Inland 170.474 Tsd. € (Vorjahr: 174.318 Tsd. €) erzielt. Auf ausländische innergemeinschaftliche Umsätze entfallen 36 Tsd. € (Vorjahr: 19 Tsd. €). Die Umsatzerlöse enthalten 120.084 Tsd. € (Vorjahr: 124.425 Tsd. €) aus GVH-Tarifeinnahmen, in denen neben den Tarifeinnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten auch erlösmindernde Effekte aus dem GVH-Poolausgleich in Höhe von 4.727 Tsd. € enthalten sind. Des Weiteren umfassen die Umsatzerlöse3.141 Tsd. € (Vorjahr: 3.332 Tsd. €) aus Abgeltungszahlungen nach dem Schwerbehindertengesetz, 0 Tsd. € (Vorjahr: 1.098 Tsd. €) aus Abgeltungszahlungen nach § 7a NNVG und 2.132 Tsd. € (Vorjahr: 1.753 Tsd. €) aus sonstigen Einnahmen, welche dem Verkehrsbereich zugeordnet sind, sowie 45.152 Tsd. € (Vorjahr: 43.728 Tsd. €) aus dem sonstigen Drittgeschäft. Der Posten Umsatzerlöse enthält aperiodische Erlöse aus Spitzabrechnungen für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 1.372 Tsd. € (Vorjahr: 209 Tsd. €).

In den sonstigen betrieblichen Erträgen über insgesamt 116.401 Tsd. € (Vorjahr: 123.470 Tsd. €) sind aperiodische Erträge für Zuschreibungen des Sachanlagevermögens in Höhe von 1.089 Tsd. € (Vorjahr: 4.521 Tsd. € Zuschreibungen des Finanzanlagevermögens im Zusammenhang mit den Anteilen an der TransTec Bauplanungs- u. Managementgesellschaft mbH i.H.v. 3.140 Tsd. € und bei der Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH 1.381 Tsd. €), 210 Tsd. € (Vorjahr: 206 Tsd. €) aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens, 71 Tsd. € (Vorjahr: 32 Tsd. €) aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen sowie 171 Tsd. € (Vorjahr: 3.837 Tsd. €) aus der Auflösung von Rückstellungen enthalten.

Des Weiteren beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge 16.715 Tsd. € (Vorjahr: 19.335 Tsd. €) aus der Auflösung des Sonderpostens für Zuschüsse und Zulagen und 737 Tsd. € (Vorjahr: 3.506 Tsd. €) aus Versicherungsentschädigungen. Darüber hinaus enthalten die sonstigen betrieblichen Erträge Fördermittel in Höhe von 94.590 Tsd. € (Vorjahr: 69.817 Tsd. €) unter anderem im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket zwecks Ausgleich der Schäden im ÖPNV in Höhe von 85.356 Tsd. € (Vorjahr: 48.080 Tsd. €) sowie zu den Projekten MoHaWiV „Modellregion Hannover – Wendepunkt im Verkehr –„ einschließlich dem Teilprojekt On-Demand-Verkehr „sprinti“ in Höhe von 8.661 Tsd. € (Vorjahr 10.827 Tsd. €). Finanzhilfen im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirm sind in 2024 entfallen (Vorjahr: 10.503 Tsd. €).

Der Personalaufwand i.H.v. 182.518 Tsd. € (Vorjahr: 167.812 Tsd. €) betrifft mit 27.035 Tsd. € (Vorjahr: 24.056 Tsd. €) Aufwendungen für die Altersversorgung. Den Rückstellungen für mittelbare Pensionsverpflichtungen wurden planmäßig 3.000 Tsd. € zugeführt, um die Deckungslücke zu verringern.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind aperiodische Aufwendungen aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens in Höhe von 119 Tsd. € (Vorjahr: 140 Tsd. €) enthalten.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge in Höhe von 1.509 Tsd. € (Vorjahr: 3.457 Tsd. €) betreffen ausschließlich Dritte.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen in Höhe von 2.412 Tsd. € (Vorjahr: 4.846 Tsd. €) betreffen ausschließlich Dritte. Hierunter sind mit 2.129 Tsd. € (Vorjahr: 1.868 Tsd. €) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Davon entfallen 2.094 Tsd. € (Vorjahr: 1.838 Tsd. €) auf Altersversorgungsverpflichtungen und 35 Tsd. € (Vorjahr: 30 Tsd. €) auf sonstige Rückstellungen. Im Rahmen des CTA-Modells ergaben sich Erträge aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts der Fonds-Anlagen in Höhe von 3.469 Tsd. € (Vorjahr: 1.448 Tsd. €), die gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen saldiert wurden. Der Überhang der Erträge über die Zinsaufwendungen in Höhe von 1.375 Tsd. € wurde in den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen erfasst. Die Anpassung auf den beizulegenden Zeitwert des Deckungsvermögens für die Wertkonten führt zu einem Ertrag von 799 Tsd. € (Vorjahr: 1.197 Tsd. €). Der Aufwand aus dem Erfüllungsbetrag der Rückstellungen aus Wertkonten steigt in gleicher Höhe. Die Erträge und Aufwendungen wurden ebenfalls gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB in den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen saldiert.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultieren im Wesentlichen aus Steuerbelastungen aus Ausgleichszahlungen.

III. Ergänzende Angaben

1. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse:

Haftungsverhältnisse im Sinne des § 251 HGB bestehen nicht.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	Laufzeitende	Tsd. €
Mietvertrag Gehry Tower	31. Mai 2031	3.217
Mietvertrag Omega 8	30. Juni 2029	468
Mietvertrag Hauptlager, Badenstedter Str. 52	31. Juli 2035	4.879

Die Verpflichtungen aus dem Mietvertrag Gehry Tower bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen.

Für 2025 sind Investitionen von 79.381 Tsd. € genehmigt. Nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 70.164 Tsd. €.

Für die Beschaffung von Stadtbahnen vom Typ TW 4000 bestehen zum Bilanzstichtag nach Abzug von erwarteten Zuschüssen Verpflichtungen in Höhe von 32.684 Tsd. €. Weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben sich im On-Demand-Verkehr der ÜSTRA (Projekt „Sprinti“). Hier bestehen im Rahmen von Dienstleistungsverträgen finanzielle Verpflichtung in Höhe von 20.871 Tsd. €. Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen nach § 285 Nr. 3a HGB beträgt 62.119 Tsd. €.

2. Beteiligungsunternehmen und Unternehmensverbindungen

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

Es besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH, Hannover, als herrschendem Unternehmen.

3. Zusammensetzung der Organe

Aufsichtsrat

Ulf-Birger Franz (Vorsitz), Hannover	Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Bildung, Region Hannover	· HRG – Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (bis 31.12.2024: stellv. Vorsitz, ab 1.1.2025: Vorsitz) · Entwicklungsgesellschaft Gewerbepark Wunstorf-Süd mbH (bis 31.12.2024: Vorsitz, ab 1.1.2025: stellv. Vorsitz) · Hannover Marketing und Tourismus GmbH · TEWISS – Technik und Wissen GmbH · Gesellschaft für Verkehrsförderung mbH (Vorsitz) · regiobus Hannover GmbH · Verbundausschuss GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH (Vorsitz) (ab 1.1.2025)

Christian Bickel[1] (stellv. Vorsitz), Hannover	Vorsitz Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	· TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH (stellv. Vorsitz) · VVG Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (stellv. Vorsitz) (bis 31.12.2024) · steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH
Dr. Elisabeth Clausen-Muradian, Hannover (bis 29.08.2024)	Rechtsanwältin, Vorsitz Grüne Fraktion Rat der Stadt Hannover	· hanova Wohnen (stellv. Vorsitz) · Hafen Hannover GmbH · Betriebsausschuss Städtische Häfen Hannover · Betriebsausschuss Hannover Congress Centrum
Daniel Di Michele[1], Hannover	Industriemechaniker, teilfreigestellter Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	· ---
Metin Dirim[1], Hannover	Fachwirt für Personenverkehr und Mobilität, stellv. Vorsitz Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	· TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH
Marian-Kristoff Drews[1], Hannover	Gewerkschaftssekretär, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	· Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 20.03.2024) · VVG Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH
Holger Elix[1], Friedland	Dipl.-Ing. Elektrotechnik, Ltg. Anlagen und Technik, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	· TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH
Daniel Farnung, Wunstorf	Dipl. Volkswirt, Geschäftsführer Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen	· ---
Juliane Fuchs[1], Hannover	Gewerkschaftssekretärin, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	· ---

Silke Gardlo, Neustadt am Rbge. (bis 29.08.2024)	Leiterin der Vernetzungsstelle für Gleichberechtigung, Ltg. Webportale, Gleichberechtigung und Vernetzung e.V.	· Sparkasse Hannover AöR
Regina Hogrefe, Hannover (ab 29.08.2024)	Dipl.-Kauffrau (FH), selbstständig	· Abfallentsorgungsgesellschaft Region Hannover mbH · steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH
Claudia Hopfe, Langenhagen	Volljuristin, freie Texterin	· steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH
Linda Katzmarek[1], Hannover	Schadensachbearbeiterin, freigestellte Betriebsrätin, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	· ---
Eike Lengemann[2], Hannover	Volkswirt, Referent Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung	· TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH · steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH
Malte Lohmann, Hannover (ab 29.08.2024)	Verwaltungsmitarbeiter, Landeshauptstadt Hannover	·
Karsten Melching[1], Buchholz/Aller	Busfahrer, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	· ---
Michaela Michalowitz, Hannover,	freiberufliche Sozialwissenschaftlerin i.R.	· TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH (Vorsitz)
Ernesto Nebot Pomar, Laatzen	In Rente	· aquaLaatzium Freizeit – GmbH (Vorsitz) · Gasnetzgesellschaft Laatzen-Nord mbH · Gasnetzgesellschaft Laatzen-Süd mbH · Kommunale Infrastruktur Laatzen GmbH · steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH
Marc Perl [1] Isernhagen	Ausbilder Stadtbus, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	---
Frank Straßburger, Hannover	Abteilungsleiter Sozialpolitik, Arbeits- und Gesundheitsschutz, IGBCE	· TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH · GKV Spitzenverband

Andrea Wemheuer[1], Hannover	Landesbezirksleitung, ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	· VGH Versicherungen - Provinzial Lebensversicherung Hannover · VGH Versicherungen – Landschaftliche Brandkasse Hannover · AOK Niedersachsen
Prof. Dr. Roland Ziesenis[3] Barsinghausen	Professor für Finance & Accounting, IU Internationale Hochschule	· Stadtwerke Barsinghausen GmbH · Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG · enercity AG

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

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

[3] Aufsichtsratsmitglied gemäß § 100 Abs. 5 AktG („Finanzexperte Rechnungslegung“)

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten 41 Tsd. € Sitzungsgelder.

Vorstand

Mitglieder des Vorstands	**Ausbildung**	**Mitglied im Aufsichtsrat / vergleichbaren Kontrollgremium von:**
Elke Maria van Zadel (Vorsitz), (Technik, IT und Infrastruktur), Hannover	Dipl.-Ingenieurin	▪ GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH (stellv. Vorsitz) ▪ Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. – Passerelle – KG ▪ VDV eTicket Verwaltungsgesellschaft mbH (ab 12.11.2024)
Denise Hain (Betrieb und Personal), Hannover	Bürokauffrau	---
Regina Oelfke (Finanzen und Recht), Hannover	Volljuristin, Betriebswirtin (IWW)	---

Die Mitglieder des Vorstands erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 907 Tsd. € (Vorjahr: 1.027 Tsd. €).

Die Gesamtbezüge für ehemalige Mitglieder des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen betragen 941 Tsd. € (Vorjahr: 958 Tsd. €). Die Pensionsrückstellungen für diesen Personenkreis betragen 17.901 Tsd. € (Vorjahr: 18.748 Tsd. €).

4. Honorar des Abschlussprüfers

Von den in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen Honoraren des Abschlussprüfers in Höhe von 405 Tsd. € entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 351 Tsd.€ - davon stellen 159 Tsd.€ Mehraufwendungen im Rahmen der Prüfung des Einzel- und Konzern- Abschluss 2023 dar- sowie auf andere Bestätigungsleistungen 54 Tsd.€.

5. Grundkapital

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

6. Mutterunternehmen

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft mit Sitz in Hannover ist das Mutterunternehmen, das für den kleinsten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU verpflichtend anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften, sowie einen Konzernlagebericht aufstellt. Mutterunternehmen für den größten Konsolidierungskreis ist die Mehrheitsgesellschafterin Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG) mit Sitz in Hannover. Die VVG ist eingetragen im Handelsregister Hannover Abt. B unter der Nr. 6692. Die Konzernabschlüsse der ÜSTRA und der VVG werden nach § 325 HGB der das Unternehmensregister führenden Stelle zur Einstellung in das Unternehmensregister elektronisch übermittelt.

7. Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz

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

Die ÜSTRA-Aktien sind zum Handel im regulierten Markt der Hanseatischen Wertpapierbörse zu Hamburg, der Niedersächsischen Börse zu Hannover und der Börse Berlin i.S.d. § 32 BörsG zugelassen. Darüber hinaus sind die ÜSTRA-Aktien in den Open Market (einfaches Freiverkehrssegment, Teilbereich Quotation Board) der Frankfurter Wertpapierbörse einbezogen.

8. Arbeitnehmerschaft

Die durchschnittliche Zahl, der während des Geschäftsjahres 2024 beschäftigten Arbeitnehmer betrug 2.425 (Vorjahr: 2.328), davon waren 1.707 gewerbliche Arbeitnehmer (Vorjahr: 1.644), und 718 Angestellte (Vorjahr: 684).

9. Nachtragsbericht

Mit Vertrag vom 3. März 2025 wurde der am 12. Dezember 2024 mit der VE geschlossene Darlehensvertrag EUR geändert und die ursprünglich vereinbarte Nachrangigkeit des Darlehens gestrichen. Darüber hinaus liegen keine bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses erkannten Ereignisse nach dem Stichtag vor.

10. Mitteilung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung am 26. April 2024 abgegeben und den Aktionären durch Veröffentlichung im Unternehmensregister vom 27. Mai 2024 und auf der Homepage der Gesellschaft unter www.uestra.de/fileadmin/user_upload/Bilder/Unternehmen_UESTRA/Investor_Relations/Corporate_Governance_Kodex_26.04.2024_Publikationsexemplar.pdf dauerhaft zugänglich gemacht.

Hannover, den 22. April 2025

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

- Der Vorstand -

Elke Maria van Zadel Denise Hain Regina Oelfke

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2024

		Anschaffungs- und Herstellungskosten				
		1.1.2024	Zugänge	Um-buchungen	Abgänge	31.12.2024
		EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I.	**Immaterielle Vermögensgegenstände**					
1.	Konzessionsähnliche Rechte	27.560.183,44	1.585.672,06	567.005,26	4.267.531,49	25.445.329,27
2.	Geleistete Anzahlungen	4.216.087,39	834.086,44	-416.283,16	181.166,57	4.452.724,10
		31.776.270,83	**2.419.758,50**	**150.722,10**	**4.448.698,06**	**29.898.053,37**
II.	**Sachanlagen**					
1.	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	179.077.804,98	0,00	0,00	0,00	179.077.804,98
2.	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	80.371.610,27	128.157,75	814.060,58	2.045.169,20	79.268.659,40
3.	Fahrzeuge für Personenverkehr	804.524.912,59	2.826.989,20	0,00	7.132.681,31	800.219.220,48
4.	Maschinen und maschinelle Anlagen	17.698.839,80	385.518,82	168.175,76	700.146,00	17.552.388,38
5.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	104.187.378,41	4.525.464,75	8.249.882,27	19.867.319,68	97.095.405,75
6.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	133.322.202,47	20.284.126,73	-9.382.840,71	579,96	144.222.908,53
		1.319.182.748,52	**28.150.257,25**	**-150.722,10**	**29.745.896,15**	**1.317.436.387,52**
III.	**Finanzanlagen**					
1.	Anteile an verbundenen Unternehmen	2.070.167,53	0,00	0,00	0,00	2.070.167,53
2.	Beteiligungen	12.624.861,23	0,00	0,00	0,00	12.624.861,23
3.	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	153.800,00	0,00	0,00	153.800,00	0,00
		14.848.828,76	**0,00**	**0,00**	**153.800,00**	**14.695.028,76**
		1.365.807.848,11	**30.570.015,75**	**0,00**	**34.348.394,21**	**1.362.029.469,65**

1.1.2024	Abschrei-bungen des Geschäfts-jahres	Um-buchungen	Abgänge	Zuschrei-bungen	31.12.2024	Buchwerte 31.12.2024	31.12.2023
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
22.912.849,83	1.436.095,99	0,00	4.263.367,48	0,00	20.085.578,34	5.359.750,93	4.647.333,61
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.452.724,10	4.216.087,39
22.912.849,83	**1.436.095,99**	**0,00**	**4.263.367,48**	**0,00**	**20.085.578,34**	**9.812.475,03**	**8.863.421,00**
110.931.778,90	3.081.729,41	0,00	0,00	0,00	114.013.508,31	65.064.296,67	68.146.026,08
69.331.904,93	1.470.743,68	0,00	1.922.606,49	0,00	68.880.042,12	10.388.617,28	11.039.705,34
463.180.046,65	26.964.860,87	0,00	7.129.927,75	1.088.706,00	481.926.273,77	318.292.946,71	341.344.865,94
13.722.699,37	687.708,16	0,00	641.766,12	0,00	13.768.641,41	3.783.746,97	3.976.140,43
87.009.371,42	5.220.622,85	0,00	19.854.452,33	0,00	72.375.541,94	24.719.863,81	17.178.006,99
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	144.222.908,53	133.322.202,47
744.175.801,27	**37.425.664,97**	**0,00**	**29.548.752,69**	**1.088.706,00**	**750.964.007,55**	**566.472.379,97**	**575.006.947,25**
664.167,53	0,00	0,00	0,00	0,00	664.167,53	1.406.000,00	1.406.000,00
3.012.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.012.000,00	9.612.861,23	9.612.861,23
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	153.800,00
3.676.167,53	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3.676.167,53**	**11.018.861,23**	**11.172.661,23**
770.764.818,63	**38.861.760,96**	**0,00**	**33.812.120,17**	**1.088.706,00**	**774.725.753,42**	**587.303.716,23**	**595.043.029,48**

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover

Aufstellung des Anteilsbesitzes der ÜSTRA zum 31. Dezember 2024

	Beteiligungsunternehmen	Anteil am Kapital	Anteile gehalten von	Eigenkapital Tsd. €	Ergebnis Tsd. €
unmittelbare Beteiligungen					
1	ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover	90%	ÜSTRA	1.761 [2)]	116 [2)]
2	TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover	90%	ÜSTRA	3.310 [2)]	285 [2)]
3	protec service GmbH, Hannover	90%	ÜSTRA	1.142 [2)]	805 [2)]
4	RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover	90%	ÜSTRA	337 [2)]	237 [2)]
5	Gehry-Tower Objekt-gesellschaft mbH, Hannover	100%	ÜSTRA	1.972 [2)]	136 [2)]
6	Fahrgastmedien Hannover GmbH, Hannover	90%	ÜSTRA	963 [1)]	223 [1)]
7	X-CITY MARKETING Hannover GmbH, Hannover	50%	ÜSTRA	13.502 [2)]	2.518 [2)]
8	TaxiBus Vertriebs- und Vermittlungs-gesellschaft mbH, Hannover	50%	ÜSTRA	726 [3)]	159 [3)]
9	GVH - Großraum-Verkehr Hannover GmbH, Hannover	33%	ÜSTRA	3.551 [3)]	-45 [3)]
10	Hannover Region Grundstücks-gesellschaft mbH HRG & Co. -Passerelle- KG, Hannover	30%	ÜSTRA	29.612 [2)]	981 [2)]
mittelbare Beteiligungen					
11	FM Hannover GmbH	30%	3	316 [3)]	291 [3)]

[1)] vorläufiger Jahresabschluss 2024

[2)] Jahresabschluss 2024

[3)] Jahresabschluss 2023

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

1. Grundlagen der Gesellschaft 2
2. Wirtschaftsbericht 3
2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung 3
2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2024 4
2.3 Mitarbeitende 9
2.4 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 9
2.4.1 Umsatzentwicklung 9
2.4.2 Ertragslage 11
2.4.3 Vermögens- und Finanzlage 13
2.4.4 Investitionen 15
3. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess 16
4. Chancen- und Risikobericht 17
4.1. Chancen 17
4.2. Risikomanagementsystem 18
4.3. Leistungswirtschaftliche Risiken 21
4.4. Personal 22
4.5. Informationstechnik 22
4.6. Finanzwirtschaftlicher Bereich 22
4.7. Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands 23
5. Erklärung zur Unternehmensführung (ungeprüft)* 23
5.1 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats zu den Empfehlungen der Regierungskommission Corporate Governance Kodex 23
5.2 Vergütungsbericht und Vergütungssystem 23
5.3 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken 24
5.4 Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und Zusammensetzung und Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse 26
5.5 Angaben zur Geschlechterquote im Aufsichtsrat und zu den Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands 27
5.6 Angaben zur Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat 28
6. Sonstige Berichte 28
6.1. Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a HGB 28
6.2. Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht gemäß § 315b Abs. 3, 315c i.V.m. § 389c HGB (ungeprüft)* 30
6.3. Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit (Entgeltbericht) (ungeprüft)* 30
7. Prognosebericht 30

1. Grundlagen der Gesellschaft

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA) ist ein börsennotiertes Verkehrsunternehmen und betreibt mit ihren Stadtbussen und Stadtbahnen das Liniennetz in der Landeshauptstadt Hannover sowie den umliegenden Städten und Gemeinden der Region Hannover. Sie befördert ca. 163,5 Millionen Fahrgäste im Jahr und ist damit die leistungsstärkste Dienstleisterin für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Niedersachsen.

Mit über 44 Millionen Wagenkilometern pro Jahr (Bahn und Bus) und mehr als 2.500 Beschäftigten befördert die ÜSTRA die Menschen in Hannover und ihre Gäste tagsüber im 10-Minuten-Takt. Sie trägt damit zu einer effizienten und klimaschonenden öffentlichen Mobilität der Landeshauptstadt Hannover und der Region bei. Durch die Beteiligung von ÜSTRA Reisen ist sie auch für die Maschseeschifffahrt zuständig.

Die ÜSTRA ist Gesellschafterin im Verkehrsverbund Großraum-Verkehr Hannover (GVH). Der GVH bündelt die Aktivitäten des ÖPNV und sichert die Mobilität der Menschen in der Region Hannover. Die Verbundpartner erbringen die Verkehrsleistungen mit Bus, Stadtbahn, Regional- und S-Bahnlinien und ermöglichen Mobilität im Tarifgebiet durch einen einheitlichen Tarif. Mehrheitsgesellschafter der GVH GmbH ist die Region Hannover, die 51 % der Gesellschaftsanteile hält. Die weiteren 49 % der Gesellschaftsanteile werden neben der GVH GmbH selbst zusammen von den Verkehrsunternehmen ÜSTRA (33 %), DB Regio AG (7,7 %) regiobus Hannover GmbH (regiobus) (5,8 %), WestfalenBahn GmbH (1,5 %), metronom Eisenbahngesellschaft mbH (0,8 %) und erixx GmbH (0,1 %) gehalten. Weiterhin gehören zum Verbund die Transdev Hannover GmbH und Regionalverkehre Start Deutschland GmbH.

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

Die Region Hannover hat die ÜSTRA auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) im Wege einer Direktvergabe gemäß 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), Hannover, die Liniengenehmigungen für das Linienbündel erteilt.

Die ÜSTRA ermittelt und berichtet unterjährig regelmäßig über die wirtschaftliche Entwicklung und Zielerreichung mit den wichtigsten Steuerungsgrößen Umsatz und Jahresergebnis vor Verlustausgleich im Plan-Ist-Vergleich.

Eine laufende Liquiditätskontrolle einschließlich eines Liquiditätsmanagements und einer Kreditüberwachung erfolgt durch den Bereich Rechnungswesen und Finanzen. Zudem ist die ÜSTRA seit Mai 2019 in das Cash-Management der Region Hannover einbezogen.

Zur Sicherstellung des hohen Investitionsaufkommens wurde in 2022 ein zweckgebundener Investitionskredit mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) i.H.v. insgesamt 100.000 Tsd. € abgeschlossen. Ein Abruf aus diesem Kreditrahmen ist bislang nicht erfolgt.

Zur Liquiditätssteuerung besteht eine Kreditlinie bei der Sparkasse Hannover sowie bei der BNP Paribas S.A. i.H.v. jeweils 17,5 Mio. €, insgesamt 35 Mio. €. Die Kreditlinien sind zum Bilanzstichtag nicht in Anspruch genommen worden. Zur Absicherung weiterer Liquiditätsbedarfe wurde zudem ein unbesichertes Darlehen mit der Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. (Versorgungseinrichtung) i.H.v. 25 Mio. € geschlossen, welches auf Basis des 12-Monats Euribor verzinst wird.

Damit soll sichergestellt werden, dass die ÜSTRA ihren laufenden Verbindlichkeiten im Prognosezeitraum jederzeit fristgerecht nachkommen kann.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung

Der noch immer andauernde Krieg in der Ukraine und der Konflikt im Nahen Osten stellen erhebliche Risikofaktoren für die Weltwirtschaft dar. Zusätzliche Risikofaktoren sind die unklaren wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen in Deutschland sowie auch die Handelspolitik der neuen US-Regierung.

Die deutsche Wirtschaft befindet sich im Jahr 2024 weiterhin in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage. Infolge hoher Energiekosten und einem weiterhin erhöhten Zinsniveau sowie zunehmender Konkurrenz für die deutsche Exportwirtschaft und unsicheren wirtschaftlichen Aussichten schrumpfte die Wirtschaft 2024 in Deutschland wie bereits im Vorjahr. Gegenüber dem Vorjahr lag das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt um 0,2 % niedriger.

Die Verbraucherpreise in Deutschland stiegen 2024 weiter an, allerdings deutlich geringer als in den drei vorangegangenen Jahren. Die Inflationsrate lag im Jahresdurchschnitt nur noch bei

+2,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Teuerung im Bereich Verkehr lag im Jahresdurchschnitt unterhalb der Gesamtteuerung und betrug in 2024 +1,0 % im Vergleich zum Vorjahresniveau.

Aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 sind die Preise für kombinierte Tickets für Bahn, Bus und Ähnliches in 2024 um -7,4 % im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV sind gemäß Branchenverband VDV mit rund 9,8 Milliarden Fahrgästen in 2024 bundesweit um 300 Millionen Fahrgäste gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Im Vergleich dazu sind bedingt durch das Deutschlandticket die durchschnittlichen Fahrgeldeinnahmen im Jahr 2024 branchenweit gesunken, was die Branche im Zusammenhang mit den um rund 11 % gestiegenen Personalkosten weiterhin vor wirtschaftliche Herausforderungen stellt.

Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket, welches den Nutzern ermöglicht, in allen öffentlichen Verkehrsmitteln des Nahverkehrs in Deutschland zu einem Monatspreis von 49 Euro zu fahren, wurde nach den Ergebnissen einer bundesweiten Marktforschung pro Monat durchschnittlich von rund 13,1 Millionen Fahrgästen genutzt. Hierbei fand eine Verlagerung von acht Prozent der Fahrten vom Auto zum ÖPNV statt. Die finanzielle Absicherung für das Jahr 2025 wurde im Dezember 2024 durch die Zustimmung des Bundestags und Bundesrats zu einer Aktualisierung des Regionalisierungsgesetzes gesichert, wodurch nicht verwendete Mittel aus den Vorjahren auf Folgejahre übertragen werden können. Eine langfristige Finanzierung über das Jahr 2025 hinaus ist derzeit offen. Zum 1. Januar 2025 wurde der Monatspreis für das Deutschlandticket auf 58 Euro angehoben. In der Region Hannover wird es jedoch weiterhin regionale Vergünstigungen mit der 365-Euro-Variante für Job- und Sozialtickets geben.

Die Energiemärkte haben sich in 2024 trotz der anhaltenden Konflikte im Nahen Osten und der Ukraine weiter konsolidiert. Nach einem Tiefpunkt im Februar sind die Strompreise an der EEX-Börse bis zum Jahresende kontinuierlich angestiegen.

2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2024

Die Fahreinnahmen der im Jahr 2024 verkauften Deutschlandtickets ist stark durch die Varianten des Jobtickets geprägt, die es so nur in der Region Hannover gibt: Mehr als die Hälfte der Abonnentinnen und Abonnenten des Deutschlandtickets im GVH bezogen das „Deutschlandticket Hannover Job“ und das „Deutschlandticket Hannover Job 100“. Auch die auf das Niveau eines 365-Euro-Tickets abgesenkten Deutschlandticket-Produkte im Sozialtarif und für ehrenamtlich tätige Abonnenten tragen zur positiven Entwicklung bei. Weitere Deutschlandticket-Abos in der Region wurden über die Vertriebskanäle der Deutschen Bahn (DB) und andere Anbieter wie den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) abgeschlossen.

Die ÜSTRA hat im Monat Dezember 2024 insgesamt rund 98.400 Deutschlandtickets verkauft, davon rund 58.000 Jobtickets. Die Bundespolitik hat mit Einführung des Deutschlandtickets auch für das Jahr 2024 weitreichende Ausgleichszahlungen zur Deckung nicht gedeckter Fahrgeldrückgänge inkl. einem Ausgleichsleistungsaufschlag bei Angebotserweiterung der Fahrplanleistungen sowie Erstattungsleistungen nach SGB IX und einer zusätzlichen Vertriebskostenpauschale vorgenommen. Diese Zusage gilt bis zum Jahr 2025. Ob und inwieweit auch für das Jahr 2025 und darüber hinaus noch Ausgleichszahlungen gewährt werden, kann nicht abgeschätzt werden, sodass die Kundenrückgewinnung weiter ein großes Thema bleiben wird.

Die Erhebung der Fahrgastzahlen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 lässt sich bedingt durch den Cyberangriff im Jahr 2023, dessen Auswirkungen auch im Jahr 2024 spürbar waren, nicht detailliert nachweisen. Zähldaten von zum Teil auch ausgetauschten automatischen Zählgeräten konnten noch nicht vollständig verarbeitet werden oder sind durch verunfallte Fahrzeuge nicht in erforderlicher Qualität einsetzbar gewesen. Aus Nebenerhebungen und teilweise manuellen Zählungen im Verlauf des Jahres 2024 lässt sich jedoch annehmen, dass die Fahrgastdaten gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2023 moderat gestiegen sind. Die angenommenen Beförderungsdaten lassen ein Niveau von ca. 163,5 Mio. Fahrgästen vermuten. Der seit August 2023 von der ÜSTRA übernommene On-Demand-Verkehr “sprinti” trägt hierzu positiv bei.

Die Strombeschaffung für den Lieferzeitraum bis 2027 wurde im Dezember 2024 abgeschlossen. Hierdurch wird eine hohe Versorgungssicherheit erreicht. Um ab Anfang 2025 die benötigten Strommengen für das Lieferjahr 2028 planmäßig beschaffen zu können, wurden die vertraglichen Voraussetzungen im Dezember 2024 geschaffen.

Die Endabrechnung des Erdgas-Wärme-Preisbremsengesetzes (EWPBG) bzw. des Strompreisbremsegesetzes (StromPGB) für das Kalenderjahr 2023 konnte aufgrund gesetzlicher Terminanpassungen im Jahr 2024 nicht abgeschlossen werden. Dies wird erst 2025 möglich sein.

Der Umbau des Busbetriebshofes Mittelfeld schreitet stetig voran. Die baulichen Arbeiten für die neue Abstellung konnten im Jahr 2024 weitestgehend abgeschlossen werden. Anfang 2025 stehen noch die restlichen Elektroinstallationsarbeiten (Beleuchtung etc.) an, sodass eine zeitnahe Fertigstellung angestrebt wird. Die neue Abstellung bietet Platz für 40 bis 50 Busse (je nach Typ) und wird in Teilen ebenfalls bereits mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Die Inbetriebnahme der Ladetechnik auf dem Betriebshof Mittelfeld soll in 2025 erfolgen.

Die Fertigstellung der Ladeinfrastruktur auf den Linien verzögert sich, da sich baurechtliche Verfahren in die Länge gezogen haben. Die Ladeinfrastruktur am Endpunkt „Aegidientorplatz“ konnte in 2024 fertiggestellt werden. Auf der Linie 120 kommen vermehrt Elektrobusse zum Einsatz. Seit Ende August 2024 wird im Busbereich ein reduzierter Fahrplan angeboten. Dies

wurde notwendig, da ein hoher Krankenstand im Fahrdienst Bus, eine zuverlässige Leistungserbringung erschwerte. Die Situation hat sich zum Jahresende entspannt, sodass die Reduzierungen verringert werden konnten. Der Busbetrieb Dau hat zu Mitte 2024 die Betriebsaufgabe verkündet. Infolgedessen musste die ÜSTRA die Leistungen auffangen.

Die Modernisierung und Verjüngung der Busflotte schreitet weiter voran. Im ersten Halbjahr 2024 wurde ein Rahmenvertrag zur Lieferung von Hybridbussen abgeschlossen, wodurch maximal 40 Solo-Hybridbusse und 35 Gelenk-Hybridbusse bis Ende 2027 abgerufen werden können. In 2024 wurden 6 Solo-Hybridbusse beschafft und zum Ende des Jahres wurden neue Hybridbusse der Firma Mercedes auf Linie geschickt. Diese Busse sind mit einem neuen Sicherheitspaket ausgestattet worden: Ein erweiterter Abbiegeassistent, ein Geschwindigkeitsassistent sowie ein Aufmerksamkeitsassistent gehören nun zur Grundausrüstung von neuen Bussen.

Bei dem Projekt Neubau Betriebshof Glocksee wurden aufgrund von um ca. 25 % erhöhten Baupreisen die Gesamtprojektkosten in 2023 aktualisiert. Um den ursprünglichen Kostenrahmen einhalten zu können, mussten die Planungen angepasst werden. Diese Umplanung wurde in 2024 abgeschlossen. Die Genehmigungsunterlagen sind entsprechend aktualisiert worden, sodass Anfang 2025 die notwendigen Beschlüsse der Gremien der ÜSTRA sowie der Region Hannover eingeholt werden können.

Für den Bau der neuen Stadtbahn TW 4000 sind die Abstimmungen mit dem Fahrzeughersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) S.A. zur Auslieferung des Loses 1a mit insgesamt 42 Fahrzeugen weiter vorangegangen. Der Schwerpunkt der Projektarbeit lag im Jahr 2024 auf der Festlegung der detaillierten Konstruktionsausführungen. Die Arbeiten hierzu werden voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2025 abgeschlossen. Parallel haben erste Abstimmungen zu der Projektphase Produktion und Baubegleitung stattgefunden, die im Jahr 2025 fortgesetzt werden. In der ersten Jahreshälfte 2024 wurde darüber hinaus mittels eines 1:1-Modells (Mock Up) ausgewählten Fahrgastgruppen und Stakeholdern ein erster Eindruck vom neuen Fahrzeugtyp vermittelt. Außerdem wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung zur Auswahl des Fahrgastsitzes durchgeführt, indem drei verschiedene Sitze in einem TW 3000 im regulären Linienbetrieb eingesetzt und zur Abstimmung gestellt wurden. Das erste Fahrzeug der Serie TW 4000 wird nach aktualisiertem Terminplan Ende 2026 in Hannover erwartet.

Für die weitere Beschaffung über das Los 1a hinaus wurden mit dem Los 1b weitere Fahrzeuge bei der LNVG zur Förderung beantragt. Eine finale Entscheidung zum Fördermittelantrag zum Los 1b wird im ersten Halbjahr 2025 erwartet.

Der On-Demand-Service sprinti wurde im Jahr 2024 in allen zwölf Umlandkommunen in der äußeren Tarifzone C der Region Hannover angeboten. Die ÜSTRA setzte dafür 20 Minibusse mit 18 Sitzen, der durch die ÜSTRA beauftragte Dienstleister Via Mobility DE GmbH 100 Fahrzeuge

mit 5 oder 6 Sitzen ein. Der Erfolg des sprinti und damit auch die Fahrgastzahlen haben sich im Jahr 2024 kontinuierlich positiv entwickelt. So wurde das Angebot im Jahr 2024 von insgesamt 1,27 Millionen Fahrgästen genutzt. Täglich wurden durchschnittlich ca. 3.500 und maximal bis zu 5.000 Fahrgäste befördert.

Das sprinti-Projekt wurde bis zum Ende des Jahres 2024 im Rahmen des Modellprojektes MoHaWiV[1] mit insgesamt 15,9 Mio. € durch den Bund gefördert. Da eine Anschlussförderung nicht möglich war, hat die Region Hannover die Fortführung der Finanzierung des sprinti-Betriebs für weitere drei Jahre (2025 bis 2027) aus dem eigenen Haushalt sichergestellt. Somit konnte auch der Dienstleistungsvertrag zwischen der ÜSTRA und dem Betreiber Via Mobility DE GmbH verlängert werden.

Die derzeit noch geltende Notmaßnahme zur Vergabe der On-Demand-Dienstleistungen an die ÜSTRA („Not-ÖDA“) soll zum 1. August 2025 durch den in der Erarbeitung befindlichen regulären ÖDA On-Demand-Verkehre, der eine Gültigkeit von 10 Jahren haben soll, ersetzt werden.

Durch eine Zusammenführung der Markenwelten der ÜSTRA, regiobus und des GVH wird seit April 2024 die ÜSTRA mit einer neuen Bildmarke, dem sogenannten ÜMO, als alleinige Marke für die drei Unternehmen eingesetzt. Zusätzlich wurden die drei Internetauftritte zu einer Webseite, erreichbar unter https://www.uestra.de, zusammengefasst. Alle drei Unternehmen bleiben rechtlich selbstständig. Mit der neuen Bildmarke ÜMO war die ÜSTRA von Anfang April 2024 bis zum Saisonende der 2. Fußball-Bundesliga im Mai 2024 der Hauptsponsor von Hannover 96, wodurch der neue Markenauftritt in kurzer Zeit einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht wurde.

Die Einführung der neuen Bildmarke war gleichzeitig eng verbunden mit dem Weg hin zum Gemeinschaftsbetrieb von ÜSTRA und regiobus, der ab dem 01. Januar 2025 zur Weiterentwicklung der regionalen Verkehre startet. Die beiden Unternehmen bleiben zwar formal selbstständig, werden aber organisatorisch unter der Dachmarke der „neuen“ ÜSTRA als ein Betrieb geführt. Die Basis für die Zusammenarbeit wurde in Form einer Führungsvereinbarung Ende 2024 beschlossen, womit die letzte formalrechtliche Voraussetzung erfüllt und die vertragliche Grundlage für das größte Projekt im hannoverschen Nahverkehr geschaffen wurde.

In Bezug auf den WLAN-Ausbau für Fahrgäste sind seit Mitte des Jahres 2024 neben den Bussen nun auch alle Stadtbahnlinien sowie die ersten beiden Tunnelstationen „Aegidientorplatz“ und „Kröpcke“ mit kostenlosem WLAN ausgestattet. Im Jahr 2025 soll die sukzessive Ausstattung der weiteren Tunnelstationen folgen.

[1] Modellregion Hannover – Wandel im Verkehr. Dabei handelt es sich um ein Förderprojekt zur Stärkung des ÖPNV zusammen mit regiobus, GVH und der Region, zu dem verschiedene Teilprojekte, u.a. ‚sprinti‘, gehören.

Am 10. Juni 2024 kam es an der Station Messe Ost zu einer Großkollision zwischen zwei Stadtbahnen. Involviert waren jeweils drei Fahrzeuge des Stadtbahntyps TW 2X00 und des TW 3000. Davon haben fünf Fahrzeuge erhebliche Schäden davongetragen. Die Reparatur der Schäden wurde im Jahr 2024 begonnen, aber insbesondere aufgrund von Materialmängeln erst im Jahr 2025 abgeschlossen.

Nach Eröffnung des Hochbahnsteiges im Mai 2024 und der Fertigstellung des Gleichrichterwerks, das den zusätzlichen Energiebedarf deckt, wurde am 2. August 2024 die Stadtbahnlinie 2 bis nach Gleidingen verlängert.

Im Rahmen des Roll-outs der neuen ÜSTRA Fahrkartenautomatengeneration wurden im Frühjahr 2024 in der ersten Phase 21 sogenannte Serviceterminals in den stark frequentierten Tunnelstationen aufgebaut. Anschließend wurden insgesamt 294 neue klassische Fahrkartenautomaten aufgestellt, womit der Roll-out im Herbst 2024 erfolgreich abgeschlossen war. Besonders hervorzuheben ist das neue Design der Automaten, die einen großen Bildschirm und barrierefreie Bedienungselemente umfassen und die Zahlungsoptionen mit und ohne Bargeld bieten.

Am 8. September 2024 fand der 37. Entdeckertag in der Region Hannover statt, der in diesem Jahr erneut ein Gratis-Fahr'n-Tag war. Alle Busse und Bahnen, S-Bahnen, alle Regionalzüge (RB, RE) und das On-Demand-System sprinti konnten im GVH-Verbundgebiet an diesem Tag ganztägig ohne Fahrkarte in der 2. Wagenklasse in den Zonen ABC genutzt werden.

Die Allianz pro Schiene zeichnete am 4. November 2024 in Berlin vorbildliche Projekte mit dem Deutschen Verkehrswendepreis aus, von denen das Gleichrichterunterwerk GUW+ auf dem ÜSTRA Betriebshof in Döhren eines der Gewinner ist. Die ÜSTRA hat mit dem Projektkonsortium im Rahmen eines Forschungsprojekts mit dem GUW+ eine intelligente und einzigartige Lösung für den Einsatz von gebrauchten E-Bus Batterien als Zwischenspeicher gefunden, um deren Lebensdauer zu verlängern und damit die Elektromobilität im Busverkehr noch nachhaltiger zu gestalten. Das innovative Projekt GUW+ wurde im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

Anfang Dezember 2024 wurden mehr als 100 Stadtbahnen der ÜSTRA mit Graffiti beschmiert. Da dies fast ein Drittel der gesamten Flotte betraf, konnten die beschmierten Wagen nicht wie sonst üblich zur Reinigung direkt aus dem Verkehr gezogen werden, sondern blieben im laufenden Betrieb, um den Beförderungsauftrag einhalten zu können.

Zur Absicherung weiterer Liquiditätsbedarfe und Investitionsvorhaben wurde im Dezember 2024 ein Darlehen mit der Versorgungseinrichtung i.H.v. 25 Mio. € geschlossen, die Zahlung erfolgte noch im Dezember.

2.3 Mitarbeitende

Im Geschäftsjahr 2024 waren bei der ÜSTRA im Jahresdurchschnitt 2.533 Mitarbeitende beschäftigt (Vorjahr: 2.434). Die Zahl der darin enthaltenen Personen, die eine Ausbildung oder ein Praktikum absolvierten, betrug 2024 im Durchschnitt 108 (Vorjahr: 106).

Insgesamt 310 Mitarbeitende wurden im Jahr 2024 eingestellt, davon waren 37 Auszubildende und Praktikantinnen und Praktikanten (Vorjahr: 329, davon 40 Auszubildende und Praktikantinnen und Praktikanten). Der größte Anteil an Einstellungen lag im Bereich des Fahrdienstes bei 174 neuen Mitarbeitenden (Vorjahr: 201).

2.4 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Der Jahresabschluss der ÜSTRA wurde auf Grundlage der handelsrechtlichen Ansatz-, Bewertungs- und Gliederungsvorschriften unter Beachtung der ergänzenden Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) erstellt.

Insgesamt ist die Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2024 in Folge der Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket und der geringeren Aufwendungen für Material und Personal im Vergleich zum Plan günstig verlaufen. Entsprechend stellt sich die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dar.

2.4.1 Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse betrugen 170.510 Tsd. € im Geschäftsjahr 2024 (Vorjahr 174.337 Tsd. €). Im Vergleich zum Plan von 177.312 Tsd. € ist eine Abweichung von -6.802 Tsd. € im Wesentlichen durch die Auswirkungen der Einführung des Deutschlandtickets zu verzeichnen. Die darin enthaltenen Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen (einschließlich Verkehrsmittelwerbung) betrugen 125.357 Tsd. € (Vorjahr 130.608 Tsd. €).

Dabei sind die darin enthaltenen Einnahmen aus den vom Fahrgast gezahlten Fahrgeldern (inkl. erhöhtem Beförderungsentgelt) unter dem Einfluss der Fortführung des Deutschlandtickets inklusive der weiteren Fortführung preisgeminderter 365-Euro-Tickets und der weiteren Umwandlung des Semestertickets in ein Deutschlandticket Semester zum Ende des Geschäftsjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um 3.931 Tsd. € bzw. -3,1 % auf 120.904 Tsd. € gesunken.

Die Tarifeinnahmen (inklusive Einnahme-Poolausgleich im GVH für Vorjahre) sind gegenüber dem Vorjahr um 4.342 Tsd. € bzw. 3,5 % auf 120.084 Tsd. € gesunken. Die zum 1. Januar 2024 durchgeführte Tariferhöhung im GVH hatte das Ziel, unter Berücksichtigung der durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 hervorgerufenen Veränderungen eine durchschnittliche Anhebung der übrigen Fahrpreise in Höhe von circa 7,0 % anzustreben. Diese wirkte sich jedoch im Zuge der Ausweitung des Angebots bundesweit gültiger

Deutschlandtickets kaum auf die Tarifeinnahmen aus. In Folge der Effekte aus dem preisstabil belassenen und vergünstigten Deutschlandtickets (49 €), unterstützt durch das in der Region nochmals reduzierte regionale 365-Euro-Ticket, führten erhebliche Verschiebungen von allen übrigen Fahrkarten zum Deutschlandticket und somit zu einem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen. Mit den preislich reduzierten Fahrkarten verfolgt die Politik das Ziel, die Verkehrswende zu fördern. Entsprechende Ausgleichsleistungen von Bund und Land sind unter Abschnitt 2.4.2 erläutert. Ein Zuwachs zeigt sich im Bereich der Schulfahrkarten, insbesondere beim Ausgleich der Region Hannover für Schulfahrten von Schülern mit einer Entfernung von mehr als zwei Kilometern vom Schulort. Im Zusammenhang mit der im GVH angebotenen „Ausbildungsnetzkarte“ wurde diese durch Landesmittel gem. § 7e, Anlage 3 NNVG erneut vom zuständigen Aufgabenträger gefördert und an die ÜSTRA in Höhe von 989 Tsd. € ungeplant durchgereicht. Auch im Bereich der Seniorennetzkarten bildet sich ein kontinuierlicher Zuwachs auch in Folge der ausgelaufenen Aktion Fahrschein statt Führerschein weiter ab. Tarifeinnahmen in Folge von Veranstaltungen und Messen bewegten sich etwas unter dem Vorjahresniveau (2024: 2.682 Tsd. €, 2023: 3.320 Tsd. €). Fahrgastzahlen konnten in Folge eines Cyberangriffs im Jahr 2023 auch in 2024 nicht ausreichend ermittelt werden. Auf Basis von neueren Annahmen werden Fahrgastzahlen von 163,5 Mio. (Vorjahr ca. 162,0 Mio) geschätzt.

Die ÜSTRA hat in 2024 wieder verstärkt Fahrausweisprüfungen vorgenommen, die Quote festgestellter Fahrgäste ohne Fahrausweis lässt sich jedoch durch fehlende Kenntnis der genauen Fahrgastzahlen nicht adäquat ermitteln. Durch die Einführung des preisgünstigen und einfach verständlichen Deutschlandtickets kann aber davon ausgegangen werden, dass die Quote nicht die sonst übliche Höhe erreicht hat. Die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt haben sich jedoch im Vergleich zum Vorjahr mit 820 Tsd. € um 410 Tsd. € verdoppelt. In 2023 gab es aufgrund des Cyberangriffs wesentliche Ausfälle der Technik zur Erhebung von Fahrgästen ohne Fahrschein.

Der Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV gemäß § 231 Sozialgesetzbuch IX erfolgte in 2024 bei der ÜSTRA unter Anwendung des gesetzlich zugrunde zulegenden Anteils durch das Niedersächsische Landesamt für Soziales, Jugend und Verkehr für Niedersachsen in Höhe von 2,63 % (Vorjahr 2,59 %) auf Basis erzielter Tarifeinnahmen und erhöhter Beförderungsentgelte. Die ersatzweise Durchführbarkeit einer alle zwei Jahre durch Fahrgastzählungen zu erhebenden betriebsindividuellen Schwerbehindertenquote konnte durch diverse Vorkommnisse in der jüngeren Vergangenheit nicht ermöglicht werden. Für das Jahr 2018 wurde die betriebsindividuelle Quote letztmalig durch das Beratungsunternehmen GVS erhoben und in Höhe von 3,62 % ermittelt. Seitdem wurde keine Erhebung der betriebsindividuellen Quote mehr durchgeführt. Der leicht gestiegene amtliche Satz von 2,63 % führt jedoch bei den genannten geringeren Tarifeinnahmen und geminderten Zahlungen von erhöhten Beförderungsentgelten zu geringeren Ausgleichsleistungen gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 3.141 Tsd. € und ist damit um 191 Tsd. € bzw. -5,7 % gesunken (Vorjahr: 3.332 Tsd. €).

Die sonstigen Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen in Höhe von 1.312 Tsd. € (Vorjahr: 1.343 Tsd. €) betreffen vorrangig Erträge aus der Vermietung von Werbeflächen, Sonderverkehre und Provisionserlöse.

Die Umsatzerlöse aus dem Drittgeschäft betrugen 45.152 Tsd. € (Vorjahr: 43.728 Tsd. €). Größte Positionen sind Erträge für Leistungen aus dem Instandhaltungsvertrag mit der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) mit 31.320 Tsd. € (Vorjahr 29.252 Tsd. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die nachverhandelten Kostensteigerungen im Instandhaltungsvertrag zurückzuführen.

2.4.2 Ertragslage

Die sonstigen betrieblichen Erträge betrugen 116.401 Tsd. € (Vorjahr: 123.470 Tsd. €; Plan: 77.422 Tsd. €).

Als Folge von in 2024 vorgenommenen Anpassungen der Billigkeitsrichtlinien zum Deutschlandticket und der Anwendung der Tarifpreismaßnahme auf die fortgeschriebenen Einnahmen des Jahres 2019 lagen die vereinnahmten Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket in Höhe von 85.356 Tsd. € (Vorjahr: 48.080 Tsd. €) deutlich über dem Plan von 55.370 Tsd. €.

Der Anstieg dieser Ausgleichsleistungen im Vergleich zum Vorjahr wird kompensiert durch den Wegfall der Ausgleichszahlungen zum ÖPNV-Rettungsschirm (Vorjahr 10.503 Tsd. €), dem verringerten Zuschuss im Rahmen des neuen Energiepreisbremsengesetz i.H.v. 1.702 Tsd. € (Vorjahr 18.052 Tsd. €) durch Auslaufen zum 31. Dezember 2023 sowie geringere Fördermittel für das Projekt MoHaWiV, insbesondere für das Teilprojekt sprinti in Höhe von insgesamt 9.066 Tsd. € (Vorjahr 10.904 Tsd. €), gemindert.

Ebenso haben sich die Erträge aus der Auflösung des Sonderposten für Investitionszuschüsse in Höhe von 16.715 Tsd. € um 2.620 Tsd. € (Vorjahr: 19.335 Tsd. €) verringert. Die Erträge waren im Vorjahr durch die Umstellung von der Netto- auf die Bruttomethode für die vor dem 1. Januar 2014 angeschafften Anlagegüter analog zu den Abschreibungen erhöht.

Weitere wesentliche Veränderungen der sonstigen betrieblichen Erträge im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus der Zuschreibung des Anlagevermögens in Höhe von 1.089 Tsd. € (Vorjahr: 4.521 Tsd. €), Erträgen aus Versicherungserstattungen i.H.v. 737 Tsd. € (Vorjahr: 3.506 Tsd. €) sowie aus Rückstellungsauflösungen in Höhe von insgesamt 171 Tsd. € (Vorjahr: 3.837 Tsd. €).

Der Materialaufwand betrug 88.051 Tsd. € (Vorjahr: 107.709 Tsd. €). Diese Position beinhaltet: 26.370 Tsd. € (Vorjahr 45.594 Tsd. €) Energiekosten, 20.193 Tsd. € (Vorjahr 23.593 Tsd. €) Material und Fremdleistungen für die Instandhaltung und Unterhaltung der Fahrzeuge und eigenen

Anlagen, 13.823 Tsd. € (Vorjahr 12.663 Tsd. €) Vorleistungen für Drittaufträge sowie 26.665 Tsd. € (Vorjahr 24.859 Tsd. €) Aufwand für Subunternehmerleistungen im Busbereich und Schienenersatzverkehr und in Höhe von 1.000 Tsd. € das als Festbetrag festgelegtes Nutzungsentgelt für die Nutzung der Infrastrukturanlagen der infra (unverändert im Vergleich zum Vorjahr). Die über den Festbetrag des Nutzungsentgeltes hinausgehende Vergütung für die Nutzung der Infrastrukturanlagen der infra ist vertragsgemäß abhängig vom positiven Ergebnis des Unternehmensbereichs Stadtbahn der ÜSTRA.

Der Rückgang des Materialaufwands ist im Wesentlichen auf die verringerten Energiepreise im Zuge einer allgemeinen Abschwächung der Marktpreise und einer erfolgreichen Umstellung der Einkaufsstrategie nach dem Beginn der Ukraine-Krise zurückzuführen.

Der Personalaufwand betrug insgesamt 182.518 Tsd. € (Vorjahr: 167.812 Tsd. €). Der Anstieg des laufenden Personalaufwands ist zum einen auf die Tariferhöhung zum 1. März 2024 und der leicht erhöhten Mitarbeiterkapazität zurückzuführen. Die Aufwendungen für Altersversorgung sind dabei von 24.056 Tsd. € auf 27.035 Tsd. € angestiegen. Der Rückstellung für mittelbare Pensionsverpflichtungen wurden im Jahr 2024 analog zum Vorjahr weitere 3.000 Tsd. € zugeführt. Zum 31. Dezember 2024 betrug die Deckungslücke in der Finanzierung der Altersversorgung noch 38.277 Tsd. € (Vorjahr: 28.919 Tsd. €), was darauf zurückzuführen ist, dass der mit der Versorgungseinrichtung geschlossene Darlehensvertrag i.H.v. 25.000 Tsd. € aufgrund der zum Stichtag geltenden vertraglichen Ausgestaltung nicht in das Deckungsvermögen eingerechnet werden kann.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen des Anlagevermögens betrugen 38.862 Tsd. € (Vorjahr: 41.399 Tsd. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die erhöhten Abschreibungen im letzten Jahr durch die Umstellung von Netto- auf Bruttomethode für vor dem 1. Januar 2014 angeschaffte Anlagegüter zurückzuführen, wodurch die Abschreibungen in 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 2.537 Tsd. € verringert sind.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrugen 58.564 Tsd. € (Vorjahr: 52.394 Tsd. €; Plan: 70.613 Tsd. €). Wesentliche Positionen in diesem Bereich sind sonstige Dienstleistungen, Grundstücks- und Gebäudekosten, EDV-Kosten, Instandhaltungskosten, Werbung und Information, Rechts- und Beratungskosten. Die sonstigen Dienstleistungen i.H.v. 23.800 Tsd. € (Vorjahr 20.149 Tsd. €) beinhalten dabei die Beförderungsleistungen durch einen Dienstleister im Rahmen des Projekts sprinti.

Die Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungen betrugen 2.116 Tsd. € (Vorjahr: 1.608 Tsd. €). Gewinnausschüttungen an die ÜSTRA erfolgten in 2024 durch X-City Marketing, protec service, TransTecBau, ÜSTRA Reisen und TaxiBus.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Zinserträge und ähnliche Erträge sowie Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens in Höhe von insgesamt 2.887 Tsd.

€ (Vorjahr 3.462 Tsd. €) erwirtschaftet.

Die Zinsaufwendungen betrugen 3.787 Tsd. € (Vorjahr 4.846 Tsd. €), davon entfielen 2.129 Tsd. € (Vorjahr 1.868 Tsd. €) auf die Aufzinsung von Rückstellungen. Im Vergleich zum Vorjahr wirkt sich das gestiegene Zinsniveau bei einem höheren durchschnittlich ausstehenden Kreditvolumen aus, gegenläufig führt die Saldierung von Erträgen aus dem Deckungsvermögen für unmittelbare Pensionsverpflichtungen (CTA) i.H.v. 2.094 Tsd. € zu einem Rückgang der Zinsaufwendungen

Das Geschäftsjahr 2024 schloss vor Verlustübernahme mit einem Jahresfehlbetrag von 80.255 Tsd. € ab (Vorjahr 71.611 Tsd. €). Im Vergleich zum geplanten Jahresfehlbetrag von 138.630 Tsd. € ist dies eine Verbesserung um 58.375 Tsd. €. Die Ergebnisverbesserung ist insbesondere auf den erhöhten Ertrag aus dem Ausgleich Deutschlandticket zurückzuführen sowie auf geringere Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Personal und sonstigen betrieblichen Aufwand als geplant. Im Vergleich zum Vorjahr können die verminderten Gesamtaufwendungen insbesondere durch geringere Energiekosten und Abschreibungen nicht die geringeren Einnahmen und Ausgleichleistungen ausgleichen, sodass sich der realisierte Verlust vergrößert.

2.4.3 Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr gesunken und betrug zum 31. Dezember 2024 711.707 Tsd. € (Vorjahr: 721.196 Tsd. €). Die einzelnen Bilanzposten entwickelten sich dabei wie folgt:

Auf der Aktivseite sind die immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen auf 576.285 Tsd. € (Vorjahr: 583.870 Tsd. €) zurückgegangen. Das Investitionsvolumen war geringer als die Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Die Finanzanlagen sind leicht auf 11.019 Tsd. € (Vorjahr: 11.173 Tsd. €) gesunken, was aus der Rückzahlung der Ausleihung an die Fahrgastmedien Hannover GmbH (-153 Tsd. €) resultiert.

Das Vorratsvermögen ist auf 15.982 Tsd. € (Vorjahr: 12.792 Tsd. €) gestiegen. Dies ist insbesondere auf die Aufstockung der Ersatzteillagerbestände für die Stadtbahnwagen TW 3000 zurückzuführen.

Die Forderungen (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht) sind auf 41.496 Tsd. € (Vorjahr: 40.116 Tsd. €) angestiegen, was vorrangig auf gestiegene Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen gegenüber der Konzernmutter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG) i.H.v. 26.291 Tsd. € (Vorjahr: 22.934 Tsd. €) beruht. Gegenläufig haben sich die sonstigen Vermögensgegenstände auf 13.521 Tsd. € (Vorjahr: 17.252 Tsd. €) verringert. Sie beinhalten im Wesentlichen eine

Forderung gegenüber der Region Hannover für Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket i.H.v. 11.709 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €).

Die liquiden Mittel sind leicht auf 52.304 Tsd. € (Vorjahr 55.370 Tsd. €) gesunken.

Der Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich leicht von 623 Tsd. € auf 901 Tsd. €.

Auf der Passivseite ist der Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen auf 208.034 Tsd. € (Vorjahr 221.192 Tsd. €) zurückgegangen, was die geringeren Investitionen widerspiegelt.

Die Rückstellungen sind leicht auf 156.678 Tsd. € (Vorjahr 155.535 Tsd. €) gestiegen. Die Pensionsrückstellungen haben sich leicht von 133.238 Tsd. € auf 132.714 Tsd. € verringert. Hingegen haben sich die Sonstigen Rückstellungen von 22.297 Tsd. € auf 23.964 Tsd. € erhöht, was im Wesentlichen auf die um 1.200 Tsd. € höhere Rückstellung für Freifahrtberechtigungen in Höhe von 3.700 Tsd. € (Vorjahr 2.500 Tsd. €) zurückzuführen ist.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten reduzierten sich aufgrund von planmäßigen jährlichen Tilgungen um 13.471 Tsd. €, sodass die Bankdarlehen zum 31. Dezember 2024 mit 111.919 Tsd. € (Vorjahr 125.390 Tsd. €) valutierten. Die langfristigen Bankdarlehen sind festverzinslich (zwischen 0,54% - 3,12%) und haben keine Auflagen (Covenants).

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 Austarierens in Bezug auf das Verhältnis von Eigenkapital und Fremdkapital im Sinne einer an kapitalmarkttheoretischen Erwägung ausgerichteten Unternehmensführung werden gegenwärtig nicht verfolgt. Kapitalstrukturrisiken, die zu einer Gefährdung der Fortführung des Konzerns führen könnten, bestehen aufgrund des Ergebnisausgleichsmechanismus nicht. Für weitere Ausführungen zur Liquiditätssteuerung verweisen wir auf Abschnitt 1 des Lageberichts sowie zum Risikomanagement des Konzerns auf Abschnitt 4 des Lageberichts.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich stichtagsbedingt von 27.601 Tsd. € auf 19.685 Tsd. € verringert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind ebenfalls von 5.672 Tsd. € auf 2.426 Tsd. € zurückgegangen. Diese Veränderung ergibt sich vorrangig aus geringeren Verbindlichkeiten gegenüber enercity AG (2.390 Tsd. €; Vorjahr 5.643 Tsd. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, reduzierten sich von 2.619 Tsd. € auf 2.416 Tsd. €.

Hingegen erhöhten sich die sonstigen Verbindlichkeiten deutlich von 47.421 Tsd. € auf 73.498 Tsd. €, was insbesondere auf der Darlehensverbindlichkeit gegenüber der Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. i.H.v. 25.000 Tsd. € beruht. Darüber hinaus sind die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen erhaltenen Anzahlungen aus noch nicht verwendeten Fördermitteln von 45.035 Tsd. € auf 46.169 Tsd. € gestiegen.

2.4.4 Investitionen

Das Investitionsvolumen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen betrug 30.570 Tsd. € im Geschäftsjahr 2024 (Vorjahr 82.809 Tsd. €). Investitionszuschüsse wurden im Umfang von 4.774 Tsd. € (Vorjahr: 26.962 Tsd. €) für den Neubau des Stadtbahnbetriebshofes Glocksee, für die Beschaffung von Hybridbussen, die Teilprojekte des Großprojektes Modellregion Hannover sowie für das Projekt „Umstellung des ÜSTRA Busnetzes auf Elektrobusse im Innenstadtbereich“ vereinnahmt.

Damit lag das tatsächlich verausgabte Investitionsvolumen deutlich unter den für 2024 geplanten Investitionen in das Anlagevermögen von insgesamt 114.167 Tsd. €, bei einem Eigenanteil von 93.825 Tsd. €. Als einer der wesentlichen Treiber der Planunterschreitung ist die Beschaffung der Stadtbahnfahrzeuge TW 4000 Los Ib aufzuführen. So war in der Wirtschaftsplanung eine Förderung von 50 % bei einer Losgröße von 33 Fahrzeugen unterstellt. Die LNVG hat der ÜSTRA inzwischen eine Förderquote von 30 % auf die zuwendungsfähigen Kosten für lediglich 17 Fahrzeuge in Aussicht gestellt. Sobald der ÜSTRA ein Förderbescheid vorliegt, wird die Beschaffung voraussichtlich in 2025 vorangetrieben. Zudem kam es zu Planunterschreitungen bei der weiteren Errichtung der Ladeinfrastruktur für den Einsatz von Elektrobussen im Kernnetz der ÜSTRA. Als eines der wesentlichen Projekte kann der Vollausbau des Betriebshofes Mittelfeld aufgeführt werden. Da der Wiederaufbau der in 2021 abgebrannten Busabstellhalle weiter andauert und zudem noch nicht die neuen Abstellplätze auf dem Gelände finalisiert sind, verschiebt sich die Projektumsetzung entsprechend nach 2025. Aufgrund von Verschiebungen des Baubeginns wurden zudem die geplanten Mittel zum Projekt „Errichtung Stadtbahnbetriebshof Lahe“ in die Folgejahre verschoben. In den nächsten Jahren sollen ausschließlich Planungsleistungen erfolgen. Weitere Verschiebungen nach 2025 gab es auch in dem Projekt „WLAN für Fahrgäste“: Die Ausschreibung wurde 2024 gestartet, die Umsetzung ist jedoch für 2025 geplant.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit 2024 lag in der Beschaffung von Hybridbussen, in weiteren Planungstätigkeiten im Rahmen des Großprojektes „Neubau Betriebshof Glocksee“, in der Erweiterung der Busabstellkapazitäten auf dem Busbetriebshof Mittelfeld, in der Erneuerung der Verkehrstechnik, in der Teilerneuerung des Fahrgastfernsehens aufgrund von Obsoleszenz des bislang in den Stadtbahnen TW 2000 verbauten Systems sowie weiterhin in der

Errichtung der Ladeinfrastruktur für Elektrobusse.

3. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risiko-managementsystems 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.
- Im Bereich der eingesetzten Finanzbuchhaltungssysteme wird, soweit möglich, Standardsoftware eingesetzt.
- Eine einheitliche Rechnungslegung wird insbesondere durch 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 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.

Am 31. März 2023 ist die ÜSTRA Ziel eines Cyberangriffs geworden. Das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem der ÜSTRA konnte bei dem erlittenen Angriff durch eingeleitete Notfallpläne und Maßnahmen einen Schutz vor einem größeren Schaden innerhalb der Rechnungslegung gewährleisten. Mittlerweile sind alle Prozesse weitestgehend wieder im Regelbetrieb, es gibt jedoch noch vereinzelte Einschränkungen, die sich auch im Jahresverlauf 2024 ausgewirkt haben. Dies betrifft vorrangig das Fahrgastzählsystem sowie die Schnittstelle zur Stadtbahnwerkstatt-Software zur Auftragssteuerung (Boom), welche zwischenzeitlich aber wieder fehlerfrei im Einsatz ist.

Um das Erfolgsrisiko von Hackerangriffen zukünftig stärker zu minimieren, sind im Rahmen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems neben IT-gestützten Maßnahmen, unter

anderem Schulungsmaßnahmen zur Bewusstseinsstärkung vor den Gefahren durch Cyberkriminalität umgesetzt worden. Ein E-Learning-Tool für die permanente Schulung aller Mitarbeitenden im Bereich Cyber-Training wurde beschafft und befindet sich in der Einführungsphase.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden zudem Verbesserungspotenziale im Zusammenhang mit der Beurteilung und Abbildung von Geschäftsvorfällen, inkl. der Geschäfte mit nahestehenden Personen identifiziert, mit dessen Umsetzung begonnen wurde.

4. Chancen- und Risikobericht

Die genaue Betrachtung von Chancen und Risiken lässt erkennen, wie sich die ÜSTRA im Rahmen von Veränderungen der Bedingungen und Anforderungen von Stakeholdern und Umwelt positionieren kann und an welchen Stellen Veränderungen vorgenommen werden sollten. Die Nutzung des Verbesserungspotenzials zählt daher zu den wichtigsten Aufgaben des Managements. Auch wenn sich nicht alle Probleme vorhersehen oder lösen lassen, mindert das Risikomanagement die Gefahren, die der ÜSTRA evtl. Schaden zufügen können.

4.1. Chancen

Für die ÜSTRA – als kommunales Unternehmen – ergeben sich aufgrund der Rahmenbedingungen für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Zuge der Daseinsvorsorge nur begrenzt wesentliche (Markt-) Chancen im Unterschied zu Unternehmen der freien Wirtschaft (beispielsweise Industrie- und Handelsunternehmen). Potenzielle Chancen werden unternehmensweit erkannt und genutzt:

Im Rahmen des neuen Gemeinschaftsbetriebs von ÜSTRA und regiobus und Markenstärkung der neuen ÜSTRA können neue Fahrgäste gewonnen und somit erhöhte Tarifeinnahmen generiert werden. Durch den Gemeinschaftsbetrieb „ÜSTRA – regiobus“ mit gemeinsamer Nutzung von Betriebsmitteln und Personal können für beide Unternehmen Synergieeffekte generiert werden, die zu Kosteneinsparungen in verschiedenen Bereichen führen können. In 2025 ist die Prozessaufnahme von regiobus und ÜSTRA für die konkrete Synergieermittlung geplant.

Sollte die aktuelle Konjunkturflaute in Teilen Asiens und Europas anhalten, kann es zu einem globalen Energieüberangebot kommen. Infolge einer geringen Nachfrage nach Energieträgern würde die Chance bestehen, bei der Beschaffung von Dieselkraftstoff die prognostizierten Planpreise zu unterschreiten.

Aus den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes ergibt sich die Forderung, sich noch intensiver als bisher mit der Einhaltung der grundlegenden Menschenrechte und geltenden umweltbedingter Grundsätze zu befassen. Daraus ergeben sich nicht monetäre Chancen, die speziellen Themen wie Arbeitsschutz oder Diskriminierung zu verbessern und

weiter voranzutreiben.

Im Risikomanagementsystem werden die aufgeführten Chancen nicht abgebildet.

4.2. Risikomanagementsystem

Das Ziel des Risikomanagementsystems gemäß § 91 Abs. 2 AktG ist darauf ausgerichtet, den Fortbestand des Unternehmens gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen.

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 Risikotragfähigkeit der ÜSTRA wird dabei auf Basis der Liquidität ermittelt und wird künftig quartalsweise aktualisiert.

Die Steuerung von Risiken ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Folglich besteht das Risikomanagementsystem aus einer Vielzahl von Bausteinen, die systematisch in die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation der Gesellschaft und ihrer Beteiligungsunternehmen eingebettet sind. Das zentrale Risikocontrolling hat dabei die fachliche Verantwortung für den Prozess, während die Führungskräfte für die laufende Verfolgung und Steuerung der „eigenen“ Risikosituation verantwortlich sind.

Grundsätzlich wird das Risikomanagementsystem der ÜSTRA im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Möglichkeiten auf Ebene der ÜSTRA und ihren Beteiligungsunternehmen umgesetzt.

Das zentrale Risikocontrolling stellt sicher, dass eine laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung und Bewertung von Risiken erfolgt. Es ist verantwortlich für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Systems. Das Risikocontrolling erstattet regelmäßig zum Quartalsende Bericht an den Vorstand. Es entwickelt die risikopolitischen Grundsätze weiter und überwacht deren Einhaltung. Es kommuniziert zudem die Risikopolitik und legt die Dokumentationserfordernisse fest. Die notwendige Überprüfung des 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.

Der Aufsichtsrat ist verpflichtet, die Maßnahmen des Risikomanagements zu überwachen. Im Rahmen der quartalsmäßigen Berichterstattung sowie zum Jahresabschluss, und zur Planung erhält er dazu Informationen.

Als Risiko sind grundsätzlich negative Planabweichungen definiert (Mehraufwendungen und/oder Mindererträge). Mögliche Ergebnisabweichungseffekte werden über den gesamten mittelfristigen Planungshorizont erhoben und summiert – eine Diskontierung erfolgt nicht.

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 und Liquidität der ÜSTRA erheblich beeinflusst. Mögliche Interdependenzen zwischen Risiken werden berücksichtigt. Die Bewertung und somit auch die Betrachtung der Risiken erfolgt nach Risikovorsorge (Netto-Risiken). Für alle bestandsgefährdenden Risiken (A-Risken) wird als Zusatzinformation das Brutto-Schadenspotenzial ermittelt, d.h. ohne Berücksichtigung der ergriffenen Gegenmaßnahmen zur Risikominderung.

Bezüglich der Risikoidentifikation werden einige Risiken gemäß der Risikosphärentrennung gemäß ÖDA vom Auftraggeber der Region Hannover zugeordnet und werden daher nicht von der ÜSTRA als Risiko geführt, insbesondere Erlöse und Ausgleichszahlungen.

Es findet eine einheitliche Kategorisierung von Risiken in Risikoklassen (A, B, C) auf Basis des möglichen Schadenspotenzials und der Eintrittswahrscheinlichkeit statt.

Das Schadenspotenzial bemisst sich dabei als möglicher Verlust des Unternehmenswertes in Folge des Risikoeintritts und wird aus einer vereinfachten Unternehmenswertermittlung unter Berücksichtigung negativer Abweichungen vom Plan-Ergebnis aufgrund des Risikos abgeleitet. Das Schadenspotenzial wird für alle zu bewertenden identifizierten Risiken nach der Nettobewertung bestimmt, d.h. nach umgesetzten Maßnahmen zur Risikosteuerung. Compliance- und Nachhaltigkeitsrisiken können auch als nicht monetär bewertete Risiken geführt werden.
Das Schadenspotenzial wird in vier Klassen eingeordnet, wobei die Klasse 4 den unteren Schwellenwert für die Erfassung von Risiken darstellt.

Schadenspotenzial Klasse	**Monetär**	**Reputationsrisiken**	**Personenschäden**
4	0,25 Mio. €	Innerhalb der Gruppe	Leichter Unfall
3	0,25 Mio. € - 1 Mio. €	Lokale Medien	Schwerer Unfall
2	1 Mio. € - 20 Mio. €	Nationale Medien	Dauerhafte Beeinträchtigung
1	> 20 Mio. €	Internationale Medien	Todesfall

Die Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit erfolgt ebenfalls in vier Klassen:

Eintrittswahrscheinlichkeit Klasse	**Beschreibung**	**Faktor für Aggregation**
gering	Sehr unwahrscheinlich, noch nie in einem Unternehmen wie der ÜSTRA vorgekommen (51- 100 Jahre)	0,01
mittel	Einmal in 26 – 50 Jahren	0,03333
hoch	Einmal in 6 – 25 Jahre	0,1
sehr hoch	Alle fünf Jahre	0,5

Die Eintrittswahrscheinlichkeit bezieht sich auf den Mittelfrist-Planungs-Zeitraum. Der Faktor für die Aggregation ist der Multiplikator für die Schadenshöhe im Rahmen der Berechnung des aggregierten Risikos, welche für die erhobenen A-Risiken stattfindet.

Die Klassifizierung in A-, B- und C-Risiken ergibt sich aus der Bewertung von Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Schadenspotenzial					
	> 20 Mio. €				A
	1 – 20 Mio. €			B	
	0,25 – 1 Mio. €		C		
	< 0,25 Mio. €				
		gering	mittel	hoch	sehr hoch
	Eintrittswahrscheinlichkeit				

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.

4.3. Leistungswirtschaftliche Risiken

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, 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 B-Risiko eingestuft.

Ein Kostenrisiko liegt in der Entwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise. Unsicherheiten aufgrund politischer Spannungen in den wichtigen Öl-Förderländern und Oligopolbedingte Wettbewerbsverzerrungen lassen keine gesicherte Abschätzung der Preisentwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise zu. Sollten die Preise, Steuern oder Abgaben bspw. durch die neue CO_2-Abgabe, entgegen der Planwerte, überproportional steigen, würde dies die ÜSTRA mit zusätzlichen Belastungen treffen. Für 2025-2027 wurde die Beschaffung von Strom auf Basis des Stromliefervertrags mit enercity AG zu Preisen auf Basis der in der Wirtschaftsplanung hinterlegten Preise abgeschlossen. Für die Folgejahre 2028-2029 bleibt die Risikoeinschätzung im Rahmen der Mittelfristplanung aufgrund der unsicheren Lage weiter bestehen, hat aktuell aber als C-Risiko eine geringe Risikobedeutung.

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. Die derzeit erhöhten stagnierenden Preise führen dazu, dass das Risiko bezüglich der Preisentwicklung als C-Risiko bewertet wird.

Konstruktionsbedingte Mängel, Eigenschäden an Stadtbahnfahrzeugen oder veraltete Techniken führen möglicherweise zu erheblichen Mehraufwendungen bei den Instandhaltungsleistungen und werden als B-Risiken geführt. Weiterhin bestehen Risiken, dass neue Stadtbahnfahrzeuge zukünftig nicht wie geplant eingesetzt werden können, die Abkündigung von Ersatzteilen bzw. Support für technische Anlagen sowie kriminelle Handlungen zu Störungen führen. Diese Risiken werden ebenso wie die in 2024 neu aufgenommen Risiken von Schäden an Infrastrukturanlagen, Stadtbahnfahrzeugen durch Hochwasser, eigenes Verschulden oder Vandalismus als C-Risiko bewertet.

Die Risikobegrenzungsmaßnahmen betreffen die Einführung von Schutzmechanismen, die Erneuerung von Systemen und Komponenten, die Durchführung von Mitarbeiterschulungen sowie die Eruierung des Versicherungsmarkts und ggf. Abschluss von Versicherungen.

4.4. Personal

Qualifizierte und motivierte Mitarbeitende und Führungskräfte sind ein zentraler Erfolgsfaktor für die ÜSTRA. Risiken bestehen darin, Leistungsträgerinnen und 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 Mitarbeitenden an das Unternehmen und die Erhöhung der Mitarbeitendenmotivation erreicht werden. Die Risiken im Zusammenhang mit der Personalbeschaffung im Fahrdienst, weiteren Tarifsteigerungen sowie Risiken aus ansteigender Mitarbeiterfluktuation und dem damit zusammenhängenden Verlust von Know-how werden dabei als B-Risiko bewertet, während Risiken im Zusammenhang mit der Personalbindung in diesem Risikofeld als C-Risiken bewertet werden.

4.5. Informationstechnik

Der Betrieb, der Vertrieb und die sonstigen Geschäftsabläufe der ÜSTRA hängen vom effizienten und ununterbrochenen Betrieb der Datenverarbeitungs- und Telekommunikationssysteme ab. Die wachsende Vernetzung und die Notwendigkeit einer permanenten Verfügbarkeit stellen insbesondere nach dem durch den externen Hackerangriff eingetretenen Risiko immer höhere Anforderungen an die IT-Systeme. Weiterhin können professionelle, zielgerichtete Attacken trotz der nach dem erfolgten Angriff ergriffener Maßnahmen zur Systemsicherung, Verbesserung der Angriffserkennung und Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins auch die umfangreichen Sicherheitsvorkehrungen durchbrechen, da bspw. menschliche Unachtsamkeiten nicht vollständig ausgeschlossen werden können. Die Risiken im Risikofeld Informationstechnik werden in Bezug auf Risiken aus Cyberangriffen oder unzureichendem Datenschutzmanagement insgesamt als B-Risiko eingeschätzt. IT-Risiken aufgrund unzureichender Betriebssicherheit durch veraltete Systeme werden als C-Risiken bewertet.

4.6. Finanzwirtschaftlicher Bereich

Der ÖDA sichert grundsätzlich die langfristige Geschäftsgrundlage der ÜSTRA. Durch dessen Ausgestaltung und die finanzielle Einbindung der ÜSTRA in den VVG-Konzern sind finanzwirtschaftliche Risiken im Hinblick auf den Verlustausgleich nahezu ausgeschlossen, insbesondere so lange der ÖDA und der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bestehen und der maximal ausgleichsfähige Betrag gemäß des ÖDA nicht überschritten wird. Die Fortdauer des Beherrschungs- und Gewinnabführungsverhältnisses mit der VVG ist nicht zuletzt abhängig von dem Fortbestand des kommunalen steuerlichen Querverbundes.

Aufgrund der gestiegenen Investitionsvolumen und Kreditaufnahmen steigt die Bedeutung von Finanzierung und Liquidität im Unternehmen an, weshalb dabei Risiken im Zusammenhang mit Akquise und Umsetzung der Finanzierung von Projekten und Investitionen in Großprojekte durch Fremdkapital und Fördermittel gesehen werden. Aus der zunehmenden Unsicherheit durch externe Einflüsse und steigender Komplexität der Investitions- und Finanzströme ergeben

sich zudem auch geringe Liquiditätsrisiken für die ÜSTRA. Diese könnten die Verschiebungen oder Veränderungen von Investitionen zur Folge haben. Insgesamt werden die Finanzrisiken als C-Risiken bewertet.

4.7. Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind keine Risiken bekannt, die den Fortbestand einzelner Betriebsbereiche oder gar des gesamten Unternehmens gefährden könnten. Nach der Überprüfung der derzeitigen Risikosituation kommt der Vorstand zu dem Ergebnis, dass die ÜSTRA ausreichend versichert ist und ausreichend risikobegrenzende Vorsorge getroffen hat. Die Risikotragfähigkeit auf Liquiditätsbasis ist gegeben.

5. Erklärung zur Unternehmensführung (ungeprüft)* [2]

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 dem damit verbundenen geringen Streubesitz sowie durch den Umstand, dass die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft einen ausschließlich 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 sowie durch die bei der ÜSTRA implementierten Unternehmenspraktiken sichergestellt ist und damit eine Implementierung der Kodex-Empfehlungen bei der Gesellschaft nicht erforderlich ist.

5.2 Vergütungsbericht und Vergütungssystem

In der ordentlichen Hauptversammlung vom 15. Juli 2021 wurde das Vergütungssystem für die Vergütung der Vorstandsmitglieder gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 AktG sowie die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 113 Abs. 3 AktG beschlossen. Auf der Internetseite des Unternehmens unter https://www.uestra.de/unternehmen/uestra/investor-relations/corporate-governance/ sind das Vergütungssystem für den Vorstand und der Beschluss über die Vergütung für den Aufsichtsrat öffentlich zugänglich. Unter derselben Internetadresse sind der Vergütungsbericht und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß

[2] Bei den als (ungeprüft)* gekennzeichneten Bestandteilen des Lageberichts handelt es sich um Informationen, die nicht der Prüfung durch den Abschlussprüfer unterlagen.

§ 162 AktG für das Geschäftsjahr 2024 öffentlich zugänglich.

5.3 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Die ÜSTRA wendet eine Reihe von Unternehmensführungspraktiken an, mit denen verschiedene Zielstellungen verbunden sind:

- Seit dem 1. Januar 2023 fällt die ÜSTRA unter das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG). Dazu wurde eine menschenrechtsbeauftragte Person benannt und ein Beschwerdekanal eingerichtet, die Veröffentlichung einer Grundsatzerklärung über die Menschenrechtsstrategie ist ebenfalls erfolgt. Zudem wurde eine Risikoanalyse für den eigenen Geschäftsbereich (neben der ÜSTRA umfasst dies auch die Tochter Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH sowie die Gemeinschaftsunternehmen ÜSTRA Reisen GmbH, TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, RevCon Audit und Consulting GmbH, protec service GmbH Security- und Facilitymanagement und Fahrgastmedien Hannover GmbH) sowie die unmittelbaren Lieferanten (inklusive derer der genannten Beteiligungen) durchgeführt. Für priorisierte Risiken gemäß LkSG wurden Präventions- oder Abhilfemaßnahmen definiert. Ein Bericht über die Erfüllung der Sorgfaltspflichten wurde erstellt und unter https://www.uestra.de/unternehmen/uestra/compliance/ veröffentlicht.
- Die ÜSTRA hat in 2023 eine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt und damit die Zielrichtung für ihr nachhaltiges Handeln vorgegeben.
- Die ÜSTRA positioniert sich als Rückgrat der Mobilität und Treiberin der Verkehrswende in und um Hannover mit der Zielsetzung, Fahrgäste komfortabel, klimafreundlich und zuverlässig ans Ziel zu bringen. Das Unternehmen möchte zum festen Bestandteil eines modernen, nachhaltigen und urbanen Lebensstils werden und wirtschaftlich, sozial und ökologisch verantwortungsvoll agieren. Zur Erfüllung dieser Anforderungen sind strategische Handlungsfelder festgelegt worden. Innerhalb dieser Handlungsfelder werden entsprechende Maßnahmen ermittelt und umgesetzt. Die Überprüfung der Politik und der Strategie erfolgt jährlich im Rahmen einer Supervision.
- Der ÖDA sieht vor, die Wirtschaftlichkeit der erbrachten Leistungen regelmäßig im Rahmen eines Benchmarks zu überprüfen und marktfähige Kostenstrukturen zu realisieren. 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 ein ergebnisorientiertes 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 Mitarbeitenden an das Unternehmen erreicht. Im Jahr 2022 wurde die ÜSTRA erneut mit dem Zertifikat berufundfamilie ausgezeichnet. Die nächste Auditierung steht in 2025 an.
- Die ÜSTRA arbeitet kontinuierlich und systematisch an der Umsetzung struktureller Maßnahmen zur Herstellung von Chancengleichheit sowie der Entwicklung einer inklusiven Unternehmenskultur. Mit Unterzeichnung der Charta der Vielfalt hat das Unternehmen sein bestehendes Engagement bekräftigt, ein wertschätzendes Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung sowie sozialer Herkunft zu schaffen.
- 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 Mitarbeitendenmotivation angestrebt. Ziel ist auch die Überwindung bzw. Vorbeugung von Arbeitsunfähigkeit.
- Die ÜSTRA setzt das regelmäßige, strukturierte Mitarbeitendengespräch als formalisiertes Führungsinstrument zur wechselseitigen Rückmeldung ein. Damit soll die Zusammenarbeit und Arbeitsatmosphäre verbessert und weiterentwickelt werden, um den gemeinsamen Erfolg zu sichern.
- Beim ÖPNV-Kundenbarometer 2024 schaffte es die ÜSTRA im Vergleich mit 35 anderen Verkehrsunternehmen mit Platz 3 und dem Prädikat „sehr gut“ für die Gesamtzufriedenheit erneut unter die Top 10. Im Vergleich zu 2023 war die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste signifikant besser.
- Die ÜSTRA Berufsausbildung wurde im Januar 2025 erneut von der IHK Hannover mit dem Qualitätssiegel „TOP Ausbildung“ zertifiziert. Nach Erst- und Re-Zertifizierung erfolgte nun die dritte Zertifizierung erfolgreich.
- Die ÜSTRA hat ein Qualitäts-, Umwelt-, Arbeitsschutz- und Energiemanagementsystem eingeführt und ist nach den Standards DIN EN ISO 9001, DIN EN 13816, DIN EN ISO 18295, 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, externe Zertifizierungsagenturen überprüft. Im Jahr 2024 wurde das Arbeitsschutzmanagementsystem nach DIN EN ISO 45001 rezertifiziert. Ziele dieses Systems sind unter anderem die Gesunderhaltung der Mitarbeitenden, die Steigerung der Kundenzufriedenheit, die Optimierung interner Prozesse und Abläufe sowie des Beschwerdemanagements, die Verbesserung der Energieeffizienz bei den Fahrzeugen und der Infrastruktur sowie die Reduzierung von Emissionen, umweltrelevanten und

gefährlichen Arbeits- und Abfallstoffen und des Wasserverbrauchs.

5.4 Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und Zusammensetzung und Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse

Der Vorstand der ÜSTRA besteht laut Satzung aus zwei oder mehreren Personen, darunter einer Arbeitsdirektorin oder einem Arbeitsdirektor. Die Anzahl der Vorstandsmitglieder wird von der Hauptversammlung festgelegt. Der Aufsichtsrat kann ein Vorstandsmitglied zum/zur 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 die Vorstandsvorsitzende Frau Elke van Zadel die Bereiche Technik, IT, Infrastruktur, Marketing, Vertrieb und Kundendialog. 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 Regina Oelfke ist zuständig für die Bereiche Finanzen und Recht. Der Vorstand stellt die unternehmensinterne Kommunikation in wöchentlichen Vorstandssitzungen sowie zweiwöchentlichen Sitzungen mit den Unternehmensbereichsleitungen sicher, die im 6-Wochenturnus um die Stabsbereichsleitungen ergänzt werden.

Der Aufsichtsrat besteht nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) aus 20 Mitgliedern, davon je zehn Vertretende der Anteilseigner und der Arbeitnehmenden. Der Aufsichtsrat wählt gemäß MitbestG aus seiner Mitte eine Vorsitzende oder 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 2024 führten Herr Ulf-Birger Franz den Vorsitz und Herr Christian Bickel den stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat. Die Funktion der unabhängigen Finanzexperten im Aufsichtsrat gemäß § 100 Abs. 5 AktG haben im Geschäftsjahr 2024 Herr Eike Lengemann auf dem Gebiet der Abschlussprüfung und Herr Prof. Dr. Roland Zieseniß auf dem Gebiet der Rechnungslegung im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG 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 Arbeitnehmendenvertretenden 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 Stellvertretenden zu bestellen; Mehrfachvertretung und eine gleichzeitige eigene Ausschussmitgliedschaft des persönlichen

Stellvertretenden sind zulässig; ein persönlicher Stellvertretender 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 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.

5.5 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 wurde ein Frauenanteil von 21,7 % bis Ende 2024 angestrebt. Zum 31. Dezember 2024 betrug der Frauenanteil insgesamt 21,8 % (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 2024 betrug der Frauenanteil für diese Ebenen 29,7 % (Vorjahr: 29,7 %).

Für den Aufsichtsrat gilt die Regelung des § 96 Abs. 2 AktG. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Im Berichtsjahr gehören auf der Seite der Arbeitnehmervertretenden drei Frauen und sieben Männer. Auf der Seite der Anteilseignervertretenden sind es drei Frauen und sieben Männer im Gremium. Das Mindestanteilsgebot ist damit eingehalten.

Für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 30 % bis zum 31. Dezember 2028 beschlossen. Der Frauenanteil im Vorstand liegt bei 100 %. Die festgelegte Zielgröße ist damit zum aktuellen Stand übererfüllt.

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 substanziellen Verbesserung 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. Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a 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 mit Ausnahmen des nachfolgenden Sachverhalts keine weiteren Beschränkungen bekannt, welche die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien der Gesellschaft betreffen.

Zum 31. Dezember 2024 hielt die VVG eine Beteiligung von 98,38 % und die Region Hannover eine Beteiligung von 1,09 % an der ÜSTRA, wobei die Region Hannover zu 19,51 % und die Landeshauptstadt Hannover zu 80,49 % an der VVG beteiligt ist.

Die Landeshauptstadt Hannover und die Region Hannover haben als Gesellschafter der VVG ihre langjährig praktizierte Sphärentrennung der Bereiche Energie und ÖPNV zu Dokumentationszwecken in einer Gesellschaftervereinbarung vom 08. Februar 2024 niedergelegt. Aufgrund dieser Sphärentrennung bestimmt die Region Hannover trotz ihrer Minderheitsbeteiligung an der VVG grundsätzlich alle deren wesentlichen Angelegenheiten, die in den Bereich des ÖPNV und damit in den Geschäftsbereich der ÜSTRA fallen. Gleiches gilt umgekehrt für den Bereich Energie zugunsten der Landeshauptstadt Hannover. Im Ergebnis beherrscht damit die Region Hannover die Stimmabgabe durch die VVG-Geschäftsführung in der Hauptversammlung der ÜSTRA im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen und kommunalrechtlichen Möglichkeiten und soweit für die Landeshauptstadt Hannover keine

Unzumutbarkeit vorliegt. Ausweislich der Stimmrechtsmitteilungen vom 08. März 2024 beträgt der aufgrund dieses abgestimmten Verhaltens gemäß § 34 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der Region Hannover und der Landeshauptstadt Hannover an der ÜSTRA jeweils 99,48 %.

Es bestehen keine Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen.

Es ist dem Vorstand nicht bekannt, dass Arbeitnehmende 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 einer Arbeitsdirektorin oder 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 Arbeitnehmenden getroffen sind.

6.2. Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht gemäß § 315b Abs. 3, 315c i.V.m. § 389c HGB (ungeprüft)*

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 Unternehmensregister eingestellt wird. Zudem wird dieser Bericht unter: https://www.uestra.de/unternehmen/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsberichte/ auf der Internetseite der ÜSTRA zur Verfügung gestellt.

6.3. Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit (Entgeltbericht) (ungeprüft)*

Am 6. Juli 2017 ist das Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) in Kraft getreten. Arbeitgebende, 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 zweiten Berichts umfasste entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nur das Kalenderjahr 2022 und wurde als Anlage zum Lagebericht des Jahresabschlusses 2022 veröffentlicht. Der dritte Bericht wird das Kalenderjahr 2027 betreffen und als Anlage zum Lagebericht des Jahresabschlusses 2027 veröffentlicht werden.

7. Prognosebericht

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 im Bereich des ÖPNV.t. 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 und die Risikosphäre des Aufgabenträgers fallen.

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 2025 geht die ÜSTRA von einem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 105,0 Mio. € aus.

Nach dem deutlichen Umbruch aufgrund des eingeführten Deutschlandtickets wird in der Planung für das Jahr 2025 von steigenden Einnahmen im Vergleich zum Vorjahr 2024 ausgegangen. Es wird dabei aufgrund fehlender Fahrgastdaten 2023 und 2024 keine Trennung zwischen Fahrgastzuwachs und Zuwachs einer rechnerischen Tarifanhebung vorgenommen. Annahme ist ein Zuwachs aus beiden Effekten um 3 %. Damit ergibt sich für das Jahr 2025 eine Planung der Tarifeinnahmen in Höhe von 122,4 Mio. €.

Insgesamt sind für 2025 Umsatzerlöse in Höhe von 174,7 Mio. € geplant, die im Wesentlichen die Umsatzerlöse Verkehr (Tarifeinnahmen und Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV) in Höhe von 129,0 Mio. € und Erträge für Leistungen aus dem Instandhaltungsvertrag mit der infra beinhalten.

Bisher ist für die Jahre 2023 bis 2025 ein bundesweiter Zuschussbedarf für das Deutschlandticket in Höhe von 3 Mrd. € p.a. kalkuliert, der zu gleichen Teilen vom Bund und den Ländern finanziert wird. Der Ausgleich von Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen wird in einer ersten Phase erneut über das Konstrukt einer Billigkeitsrichtlinie vorgenommen, die sich an den Regularien des „Corona-Rettungsschirms“ anlehnt. Hierfür wird in 2025 ein Volumen in Höhe von 95,1 Mio. € geplant. Die Regularien sind in der Gesetzgebung von Bund (Regionalisierungsgesetz) sowie auf Länderebene im Rahmen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) beschrieben.

Für das Jahr 2025 sind Investitionen in Höhe von 102,5 Mio. € geplant, nach Abzug des Realisierungsfaktors und des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 70,2 Mio. €. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der nächsten Jahre ist weiterhin die Erneuerung der Fahrzeugflotte, der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb sowie der Neubau des Betriebshofes Glocksee und eines weiteren Betriebshofes in Lahe.

Die für die Erfüllung der gemäß ÖDA zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen notwendigen Investitionen können nicht im ausreichenden Maße durch Cashflow erwirtschaftet werden. Auf Grundlage des gesicherten Verlustausgleichs gemäß bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der VVG und der ÜSTRA, werden aus diesem Grund für die Finanzierung des hohen Investitionsbedarfs der Zukunft neben der Ausnutzung sämtlicher Fördermittelmöglichkeiten die Aufnahme weiterer Kredite geplant.

Hannover, 22. April 2025

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

gez. Elke Maria van Zadel gez. Denise Hain gez. Regina Oelfke

ESEF-Unterlagen der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2024

Die für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts („ESEF-Unterlagen“) mit dem Dateinamen „UESTRA_AG_JA-LB_ESEF_2024_12_31.zip“ (SHA256-Hashwert: 0be3f80fbdf4f2f398ed94c156b559e9c64e19efc0703c2d47327a7741503fc8) stehen im geschützten Mandanten Portal für den Emittenten zum Download bereit.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-

APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Erfassung der Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen und der sonstigen betrieblichen Erträge aus Ausgleichsansprüchen für Einnahmeausfälle im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets

Zu den angewandten Bilanzierungsgrundlagen verweisen wir auf Abschnitt II. „1. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und „3. Angaben zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung“ des Anhangs sowie Abschnitt „2.4.1. Umsatzentwicklung“ des Lageberichts.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (im Folgenden ÜSTRA AG) weist Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 170.510 aus. Davon entfallen auf die Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen im Tarifgebiet des Großraum-Verkehr-Hannover (GVH) TEUR 120.084. Zu diesen gehören neben den Tarifeinnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten auch erlösmindernde Effekte aus dem GVH-Poolausgleich in Höhe von TEUR 4.727.

Die Umsatzrealisierung von Beförderungsleistungen erfolgt grundsätzlich in direktem zeitlichen Zusammenhang mit dem Erwerb der Fahrausweise durch die Kunden. Dies erfolgt unter der Annahme, dass die Leistung in unmittelbarer zeitlicher Nähe zum Fahrkartenkauf in Anspruch genommen wird. Vor dem Bilanzstichtag erhaltene Einnahmen aus dem Verkauf von Zeitfahrausweisen, die zur Inanspruchnahme von Beförderungsleistungen nach dem Bilanzstichtag berechtigen, werden zeitanteilig passivisch abgegrenzt.

Die Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen im Tarifgebiet des GVH unterliegen einem Poolausgleich unter den am GVH beteiligten Verkehrsträgern. Der Poolausgleich wird anteilig anhand eines prozentualen Verteilungsschlüssels der gesamten Tarifeinnahmen sämtlicher GVH-Verkehrsträger ermittelt. Die Abstimmung zwischen den Mitgliedsunternehmen im GVH über den finalen Verteilungsschlüssel ist zur Aufstellung des Abschlusses bzw. zum Testats-

tag ausstehend. Daher wurde der GVH-Poolausgleich auf Basis des im Rahmen der Vorjahresabrechnung festgestellten Verteilungsschlüssels näherungsweise ermittelt.

Daneben weist die ÜSTRA AG sonstige betriebliche Erträge aus Ausgleichsansprüchen für Einnahmeausfälle im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets in Höhe von TEUR 85.356 aus. Dieser ergibt sich aus dem Differenzbetrag zwischen den fortgeschriebenen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2024. Die Höhe des Ausgleichsanspruchs hängt daher unmittelbar mit der Höhe der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen inkl. des GVH-Poolausgleichs zusammen, wonach geringere Umsatzerlöse aus Fahrgeldeinnahmen zu höheren sonstigen betrieblichen Erträgen aus Ausgleichsansprüchen führen und vice versa.

Aufgrund der Höhe der beiden Posten, der bestehenden Unsicherheiten bzgl. des finalen Verteilungsschlüssels sowie der komplexen Berechnungslogik zur Ermittlung des Ausgleichsanspruchs, besteht das Risiko für den Jahresabschluss, dass die Umsatzerlöse und die sonstigen betrieblichen Erträge unvollständig bzw. nicht in der richtigen Höhe erfasst sind, bzw. nicht existieren. Wir verweisen auf Abschnitt 6.1 dieses Berichts.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den vom Vorstand der ÜSTRA AG implementierten Prozess sowie die Bilanzierungs- und Bewertungsvorgaben zur Umsatzrealisierung aus Beförderungsleistungen analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte verschafft. Zur Prüfung der Vollständigkeit, des Bestands und der Höhe der Erlöserfassung haben wir Ausgestaltung, Einrichtung und Wirksamkeit der internen Kontrollen in Bezug auf die Abstimmung von Umsatzerlösen aus Beförderungsleistungen zu den Zahlungseingängen sowie der Übertragung der Daten aus dem Vertriebssystem in das Finanzbuchhaltungssystem beurteilt. Zur Beurteilung der Genauigkeit der Umsatzerlöse haben wir zudem die im Vertriebssystem hinterlegten Fahrkartenpreise mit den jährlichen Tarifmeldungen des GVH abgestimmt.

In Bezug auf die Erlöskomponenten aus dem GVH-Poolausgleich haben wir zunächst die Ausgestaltung, Einrichtung und Wirksamkeit der internen Kontrollen im Zusammenhang mit den monatlichen Abstimmungen mit dem Verkehrsverbund gewürdigt. Darüber hinaus haben wir die Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der Höhe des GVH-Poolausgleichs zu den vertraglichen Regelungen abgestimmt und die unterjährigen Abrechnungen nachvollzogen. Daneben haben wir auch die Abgrenzungsbuchung zum Geschäftsjahresende nachvollzogen. Hierfür haben wir, durch Multiplikation des Verteilungsschlüssels mit den vom GVH gemeldeten Gesamteinnahmen, einen den durch den Mandanten ermittelten Erwartungswert des GVH-Poolausgleichs nachvollzogen.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheit im Hinblick auf den in der ausstehenden Schlussabrechnung festzustellenden Verteilungsschlüssel haben wir zudem eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, um die Auswirkungen eines abweichenden Schlüssels zu ermitteln. Darüber hinaus haben wir die im Vorjahr verwendeten Verteilungsschlüssel retrospektiv mit den in der letzten Schlussrechnung festgestellten Verteilungsschlüsseln verglichen.

Im Rahmen unserer Prüfung der Erträge aus Ausgleichsansprüchen für Einnahmeausfälle im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets haben wir die durch den Mandanten vorgenommene Ermittlung des Ausgleichsanspruchs unter Berücksichtigung der Umsatzerlöse aus Fahreinnahmen inkl. des ermittelten GVH-Poolausgleichs nachvollzogen und mit den tatsächlich erfassten sonstigen betrieblichen Erträgen aus Ausgleichsansprüchen für Einnahmeausfälle verglichen.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Vorgehensweise der ÜSTRA AG zur Erfassung der Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen sowie der sonstigen betrieblichen Erträge aus Ausgleichsansprüchen für Einnahmeausfälle im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets ist sachgerecht.

Sonstige Informationen

Der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht, auf den im Lagebericht Bezug genommen wird,
- die Erklärung zur Unternehmensführung, die in Abschnitt 5 des Lageberichts enthalten ist, und
- die im Lagebericht enthaltenen lageberichtsfremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der

Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist der Vorstand verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „UESTRA_AG_JA-LB_ESEF_2024_12_31.zip“ (SHA256-Hashwert: 0be3f80fbdf4f2f398ed94c156b559e9c64e19efc0703c2d47327a7741503fc8) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Der Vorstand der Gesellschaft ist verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner ist der Vorstand der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prü-

fungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende bereitgestellte Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. August 2024 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 23. Dezember 2024 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2023 als Abschlussprüfer der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Die für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Katharina Bienert.

Hannover, den 25. April 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Katharina Bienert
25.04.2025
Bienert
Wirtschaftsprüferin

Philipp Ziemann
25.04.2025
Ziemann
Wirtschaftsprüfer