



Jahresabschluss 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

 **ÜSTRA**

Wir bringen Hannover nach morgen.

Jahresabschluss 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

1. Grundlagen der Gesellschaft.....	6
2. Wirtschaftsbericht.....	7
2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung.....	7
2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2020.....	9
2.3 Mitarbeiter.....	14
2.4 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.....	14
2.4.1 Umsatzentwicklung.....	14
2.4.2 Ertragslage.....	15
2.4.3 Vermögens- und Finanzlage.....	16
2.4.4 Investitionen.....	17
3. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess.....	18
4. Chancen- und Risikobericht.....	19
4.1 Chancen- und Risikomanagementsystem.....	19
4.2 Zukünftige Entwicklungen im NGVFG.....	20
4.3 Leistungswirtschaftliche Chancen und Risiken.....	20
4.4 Personal.....	21
4.5 Informationstechnik.....	21
4.6 Finanzwirtschaftlicher Bereich.....	21
4.7 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands.....	21
5. Erklärung zur Unternehmensführung.....	22
5.1 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats zu den Empfehlungen der Regierungskommission Corporate Governance Kodex.....	22
5.2 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken.....	22
5.3 Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und Zusammensetzung und Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse.....	23
5.4 Angaben zur Geschlechterquote im Aufsichtsrat und zu den Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands.....	24
5.5 Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht gemäß § 315b Abs. 3, 315c i.V.m. § 389c HGB.....	24
5.6 Angaben zur Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat.....	25
6. Sonstige Berichte.....	25
6.1 Vergütungsbericht.....	25
6.2 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 4 HGB.....	25
6.3 Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit (Entgeltbericht).....	26
7. Prognosebericht.....	27

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

1. Grundlagen der Gesellschaft

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

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

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

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

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

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



2. Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung

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

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

Erstmals seit 2009 verzeichneten in 2020 auch die Exporte und Importe von Waren und Dienstleistungen einen preisbereinigten Rückgang in Höhe von 9,9 % bzw. 8,6 %.

Die Inflationsrate 2020 lag bei +0,5 % und damit deutlich niedriger als im Vorjahr (2019: +1,4 %). Im Dezember 2020 lagen die Verbraucherpreise – gemessen als Veränderung des Verbraucherpreisindex (VPI) zum Vorjahresmonat – bei -0,3 % und waren zum fünften Mal im Jahr 2020 negativ. Eine niedrigere Jahresteuersatzrate wurde zuletzt in der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 ermittelt (+0,3 %).

Maßgeblich verbilligten sich in 2020 Energieprodukte gegenüber dem Vorjahr deutlich um 4,8 %. Verantwortlich war neben der Senkung der Mehrwertsteuersätze vor allem der Ölpreisverfall auf dem Weltmarkt in den ersten Monaten des Jahres, welcher zu Preisrückgängen bei leichtem Heizöl (-25,9 %) und Kraftstoffen (-9,9 %) führte. Strom dagegen verteuerte sich um 3,0 %.

Damit endete aufgrund der Corona-Pandemie auch

der bisher über 14 Jahre anhaltende Anstieg der Erwerbstätigkeit. Besonders betroffen waren geringfügig Beschäftigte sowie Selbstständige. Im Bezirk der Agentur für Arbeit Hannover lag die Arbeitslosenquote im Dezember 2020 bei 7,7 % (Vorjahr: 6,2 %). Die konjunkturelle Erholung im dritten Quartal 2020 wurde durch die erheblichen Beschränkungen ab November und dem im Dezember 2020 erneut verhängten Lockdown vorerst wieder gestoppt.

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

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

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

und zusätzliche Landesmittel für den ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 190 Mio. € bereitgestellt. Damit sollen die coronabedingten Fahrgeldausfälle kompensiert werden.

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

Bereits zum 1. Januar 2020 wurde auf Grundlage der Beschlüsse zum Klimaschutzprogramm eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Rahmen der Änderungen zum Regionalisierungsgesetz beschlossen. Danach haben die Länder in 2020 insgesamt 150 Mio. € zusätzliche Regionalisierungsmittel erhalten. Unter Berücksichtigung der Dynamisierung dieser Erhöhung und einer erneuten Aufstockung um weitere 150 Mio. € belaufen sich die zusätzlichen Mittel für 2021 bereits auf 302,7 Mio. €, 2022 auf 308,1 Mio. € und 2023 auf circa 463,7 Mio. €. Ab dem Jahr 2024 greift die bestehende Dynamisierung in Höhe von 1,8 %.

Für Niedersachsen standen in 2020 rund 761 Mio. € an Regionalisierungsmitteln zur Verfügung, welche aufgrund der Pandemieauswirkungen im Rahmen des „Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets“ in 2020 einmalig nochmals erhöht wurden (s.o.).

Neben diesen finanziellen Aspekten sind in 2020 weitere regulatorische gesetzgebende bzw. flankierende Maßnahmen im Sinne der Mobilitätswende auf den Weg gebracht bzw. verabschiedet worden. So hat das Bundeskabinett den Regierungsentwurf zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), respektvoll auch als „Grundgesetz des ÖPNV“ bezeichnet, dem Bundesrat zugeleitet. Mit der PBefG-Novelle wird ein rechtssicherer Rahmen geschaffen, um der kommenden Marktöffnung für neue Mobilitätsformen Rechnung zu tragen, um so das grundsätzlich notwendige Umdenken in der Verkehrsraumnut-

zung zu flankieren.

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

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

Auch zwei Gesetzen zur Planungsbeschleunigung wurde zugestimmt. Die Änderungen zum Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz - MgvG) ermöglichen es zukünftig, dass die Umsetzung von wichtigen umweltfreundlichen Verkehrsprojekten beschleunigt wird. Der Bundestag soll ggf. per Gesetz die Genehmigung zu Projekten erteilen können. Das MgvG ist ein Bundesgesetz dessen Gegenstand ein Verfahren ist, um den Neu- und Ausbau sowie die Änderung bestimmter Verkehrsinfrastrukturprojekte nicht mehr durch einen Planfeststellungsbeschluss, sondern durch Gesetz zulassen zu können. Ebenfalls, um langwierige Planfeststellungsverfahren zu vereinfachen bzw. zu verkürzen, hat die Bundesregierung in 2020 einen weiteren Gesetzentwurf auf den Weg gebracht. Mit den Änderungen zum „Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ soll an ausgewählten Pilotprojekten eine schnellere Genehmigung durch Gesetzbeschluss erprobt werden. Die Realisierung von großen Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich nimmt bisher oft sehr viel Zeit in Anspruch. Deshalb wurde dieses Gesetz, bei dem es sich um ein Mantelgesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) und des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) handelt, als ein weiterer Beitrag zur Gestaltung eines klimagerechten Mobilitätssystems auf den Weg gebracht. Es hat etwa zum Ziel, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau von Straßen- und U-Bahnen verschlankt werden. Zu-

dem soll im Fall von notwendigen Ersatzneubauten nicht mehr zwingend ein Genehmigungsverfahren durchgeführt werden müssen. Wird beispielsweise in Zukunft eine bestehende Betriebsanlage für Straßenbahnen erneuert, bedarf das Bauvorhaben keiner weiteren planungsrechtlichen Genehmigung mehr.

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

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

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

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

erstmals das Ziel der Treibhausgasneutralität noch vor dem Jahr 2050 gesetzlich verankert wurde. Beschlossen wurde bei der EEG-Umlage auch eine finanzielle Erleichterung für Elektrobusse. Das heißt: In Zukunft werden ab einem Verbrauch von 100 Megawattstunden pro Jahr nur noch 20 % der EEG-Umlage fällig.

2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2020

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

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

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

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

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

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

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

an den Haltestellen wurden zudem Hinweise in die Zugzielanzeige eingespielt.

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

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

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

Neben den bereits oben erwähnten räumlichen Abtrennungen von Fahrerstand und Fahrgastraum sowie dem verstärkten Reinigen von Fahrerarbeitsplätzen und sogenannten Kontaktoberflächen, wurden Schutz- und Hygieneartikel sowie Desinfektionsmittel für die Belegschaft beschafft und verteilt. Mehr Kapazitäten für Homeoffice wurden geschaffen, verbunden mit all den Herausforderungen, die damit im Arbeitsalltag aber auch zu Hause in den eigenen vier Wänden einhergehen. Im Kundenzentrum wurden Plexiglasscheiben installiert, externer

Publikumsverkehr in den Büro-, Dienst- und Werkstattträumlichkeiten sowie den Kantinen untersagt. Des Weiteren wurde beschlossen, Dienstreisen und Seminare (intern und extern) abzusagen und interne Sitzungen auf das Mindestmaß zu reduzieren. Weiterbildungsangebote und Seminare wurden auf Webinare und Onlineangebote umgestellt, um sich auch so auf die Rahmenbedingungen dieser pandemiebedingten neuen Arbeits- und Lebenssituation einzustellen. Im Rahmen einer Betriebsvereinbarung „Pandemie“, welche gemeinsam mit dem Betriebsrat entwickelt und abgeschlossen wurde, wurde neben den notwendigen Anpassungen im Arbeitsumfeld zum Schutz der Belegschaft, auch der Weg hin zu einem möglichen Antrag auf Kurzarbeit geregelt. Eine besondere Errungenschaft ist die verbindliche Aufstockung des Kurzarbeitergeldes im Falle einer notwendigen Kurzarbeit, von der bisher aber nur geringfügig Gebrauch gemacht werden musste.

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

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

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

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

Um den Zugang zum ÖPNV darüber hinaus mög-



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

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

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

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

Der Mobilitätsmarkt befindet sich im Umbruch, der Individualverkehr wird öffentlicher, der ÖPNV wird individueller. Neue Produkte und Anbieter platzieren sich am Markt, bezüglich des Mobilitätsverhaltens finden Wertewandel statt, die Digitalisierung gewinnt immer mehr an Bedeutung. Bereits 2019 haben die ÜSTRA und die MOIA Operations Germany GmbH (MOIA) als Pilotprojekt einen gemeinsamen Zubringer-Dienst in der Stadt Hannover getestet. In 2020 wurden erste Voraussetzungen zum Angebot eines On-Demand Verkehrssystems, welches die Region

Hannover zusammen mit der ÜSTRA und der regiobus für 2021 im Umland Hannovers einrichten wird, geschaffen. „sprinti“ heißt das neue Angebot und wird für eine bis zu dreieinhalb Jahre dauernde Testphase zunächst in den drei Kommunen Wedemark, Sehnde und in Springe an den Start gehen. Federführend durch die Region Hannover wurde ein Lastenheft mit den Verkehrsunternehmen ausgearbeitet und veröffentlicht.

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

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

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

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

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

1. Die ÜSTRA wird ihre Stadtbahnflotte bis 2035 um ein Drittel ausweiten.

2. Stadtbahnverlängerungen durch die Sallstraße bis zum Bismarckbahnhof, nach Garbsen-Mitte und Langenhagen-Pferderennbahn sollen untersucht bzw. vorangetrieben werden.
3. Weitere Direktbuslinien bzw. Taktverdichtungen auf bestehenden Linien sollen umgesetzt werden.
4. Wasserstoffbusse sollen neben Elektrobussen technologisch zukunftsweisend zum Einsatz kommen.
5. Die zentrale U-Bahnstation Hauptbahnhof soll optisch und technologisch modernisiert werden.
6. Für den regionalen Zugverkehr soll der Hauptbahnhof Hannover saniert und ausgebaut werden.
7. Neue S-Bahn-Stationen und zusätzliche Züge sollen geprüft werden bzw. zum Einsatz kommen.
8. 10.000 zusätzliche Bike & Ride-Plätze sollen geschaffen werden.
9. Weitere mehrgeschossige Park & Ride-Anlagen sollen entstehen und mit Navigations-Apps noch besser verknüpft werden.
10. Neue Tarifangebote wie Seniorennetz Karte, Partner-Karte und Jugendnetz Karte für Azubis sollen eingeführt werden.

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

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

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

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

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

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

In der Zeit vom 29. Juni 2020 bis zum 30. Juli 2020 wurde ein Wasserstoffbus der Firma Solaris bei der ÜSTRA getestet. Der Bus wurde auf den Linienwegen der ÜSTRA und der regiobus eingesetzt. Es sollten Kriterien, wie zum Beispiel die Geräuschkulisse, die Beschleunigung, das Bremsverhalten, das Fahrverhalten in Kurven sowie die Bedienung, beurteilt werden. Des Weiteren sollte die Zugänglichkeit der Komponenten durch die Werkstattbediensteten beurteilt werden und in wie weit der Tankprozess abgebildet werden kann. Die Betankung selbst verlief während der Testphase reibungslos. Vom Fahr-



verhalten gleicht der Wasserstoffbus dem eines Elektrobusses. Aus Sicht der ÜSTRA und der regionbus wurde der Test somit erfolgreich abgeschlossen.

Ein wichtiger Gradmesser für den Unternehmenserfolg der ÜSTRA sind neben den Fahrgastzahlen die Tarifeinnahmen. Auf Ebene des GVH wurde zum 1. Januar 2021 eine Tarifeinhebung von durchschnittlich 0,74 % durchgeführt, für 2020 waren es 0,4 %. Damit liegt der GVH im Verbundvergleich – bei einem qualitativ hochwertigen Verkehrsangebot – preislich nach wie vor im unteren Mittelfeld. Trotz Ausweitung weiterer attraktiver Tarifangebote (s.o.) hatte die ÜSTRA, bedingt durch die Corona-Pandemie bei den Fahrgastzahlen in 2020 einen Rückgang von ca. 35 % zu verzeichnen. Die im Jahr 2020 ermittelte Fahrgast-Kennzahl ist dabei ein hergeleiteter Näherungswert.

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

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

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

Die Fahrzeuge des Typs TW 2000/2500 wurden auf die besser sichtbaren und weniger störungsfälligen LED-Anzeiger umgerüstet, ein Upgrade der

Bordrechnersoftware verspricht weitere Verbesserungen bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge.

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

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

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

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

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

2.3 Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2020 waren bei der ÜSTRA im Jahresdurchschnitt 2.206 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende und Praktikanten) beschäftigt (Vorjahr: 2.143).

Der demografische Wandel ist seit Jahren ein wichtiger Bestandteil, dem sich die Unternehmen stellen müssen. Ältere Beschäftigte haben höhere Abwesenheiten und geringere Gesundheitsstände, als es die jüngeren Beschäftigten haben (Umfrageergebnisse des VDVAusschusses für Personalwesen sowie eigene Auswertungen des Personalbereichs der ÜSTRA). Die Herausforderung für die ÜSTRA ist es, dem demografischen Wandel entgegenzuwirken. Zum 31. Dezember 2020 waren 276 Mitarbeiter über 60 Jahre alt, das ist nahezu jeder achte Mitarbeiter. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit liegt bei 15 Jahren. Das in dieser Zeit angeeignete Wissen muss den jüngeren Mitarbeitern vermittelt werden. Hierbei legen wir besonderen Wert auf einen Wissenstransfer von Schlüsselqualifikationen im Unternehmen.

In 2020 wurden 251 Mitarbeiter eingestellt, davon waren 39 Auszubildende und Praktikanten (Vorjahr: 227, davon 41 Auszubildende und Praktikanten). Der größte Anteil an Einstellungen lag im Bereich des Fahrdienstes bei 145 neuen Mitarbeitern (Vorjahr: 119).

In Zukunft wird der Schwerpunkt auf der Personalakquise liegen; aufgrund verstärkter Rentenabgänger ist eine Vielzahl von Stellen wiederzubetzen. Die Berufsgruppen mit dem höchsten Wiederbesetzungsbedarf sind der Fahrdienst und die MINT-Berufe (**M**athematik, **I**nformatik, **N**atur- und Ingenieurwissenschaft sowie **T**echnik). Besonders bei diesen

Berufen wird es in Zukunft einen stärkeren Wettkampf um geeignetes Personal geben. Ein wichtiger Aspekt ist es, neben der Positionierung als attraktive Arbeitgeberin, strategische Lösungsansätze, wie unter anderem veränderte Zugangsvoraussetzungen und die Erschließung neuer Zielgruppen am Arbeitsmarkt, zu verwirklichen.

Die Berufsausbildung der ÜSTRA ist ein Instrument zur Sicherstellung der Deckung zukünftiger Personalbedarfe. Die berufliche Ausbildung ist aber auch ein soziales Anliegen und Ausdruck der „gesamtgemeinschaftlichen“ Verantwortung eines kommunalen Unternehmens. Von daher bildet die ÜSTRA auch über Bedarf aus und berücksichtigt dabei insbesondere auch benachteiligte Jugendliche, die noch keine abgeschlossene Berufsausbildung haben, um diesen einen Einstieg in die Berufsausbildung und damit in ein zukünftiges Beschäftigungsverhältnis zu geben. Die Zahl der Auszubildenden und Praktikanten in 2020 betrug im Durchschnitt 101 (Vorjahr: 102).

2.4 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

Insgesamt ist die Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2020 dank des Corona-bedingten ÖPNV-Rettungsschirms im Vergleich zum Plan nicht wesentlich von diesem abgewichen. Entsprechend stellt sich die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dar.

2.4.1 Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse betragen 174.062 Tsd. € im Geschäftsjahr 2020 (Vorjahr: 216.754 Tsd. €). Im Vergleich zum Plan von 218.025 Tsd. € ist eine Abweichung von -43.963 Tsd. € zu verzeichnen.

Die darin enthaltenen Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen (einschließlich Verkehrsmittelwerbung) betragen 138.730 Tsd. € (Vorjahr: 181.205 Tsd. €).

Die Einnahmen aus den vom Fahrgast gezahlten



Fahrgeldern (inkl. erhöhtem Beförderungsentgelt) sind aufgrund der Corona-Pandemie im Geschäftsjahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 40.918 Tsd. € bzw. 23,5 % auf 132.895 Tsd. € gesunken.

Die Tarifeinnahmen (inkl. Einnahme-Poolausgleich im GVH für Vorjahre) sind gegenüber dem Vorjahr um 40.266 Tsd. € bzw. 23,4 % auf 131.768 Tsd. € gesunken. Zum 1. Januar 2020 wurde rechnerisch eine moderate Anhebung der Tarifpreise von durchschnittlich 0,4 % vorgenommen. Diese wurde jedoch durch die ab dem Monat März wirkenden negativen Effekte aus den im Rahmen der Corona-Pandemie festgelegten Einschränkungen des öffentlichen Lebens überlagert. Die im Vorfeld der Corona-Pandemie positive Entwicklung im Abonnement-Bereich und die damit verbundene längerfristige Kundenbindung konnte den deutlichen Einnahmerückgang in 2020 abmildern. Den Abonnenten, die trotz Lockdown und Homeoffice auf eine Kündigung verzichtet haben, wurde im Zeitraum Juni bis August 2020 eine Erstattung („Corona-Bonus“) in Höhe von 20 % des regulären Abo-Tarifs gewährt. Die Fahrgastzahlen sind um 36 % auf ca. 110,0 Millionen (Vorjahr: 171,8 Millionen) zurückgegangen. Diese ermittelte Kennzahl ist, bedingt durch diesjährige Einschränkungen bei der Erhebung der Daten, beeinträchtigt und konnte nur hergeleitet werden. Durch die zeitweilig geltenden Regularien des Gesetzgebers zur Abwendung von Pandemierisiken (Ausweitung der Ferien, eingeschränkter Schulbetrieb, Schließung von Kindergärten und Hochschulen sowie nicht lebensnotwendiger Geschäfte) ist die Fahrgastnachfrage deutlich zurückgegangen.

Die ÜSTRA hat bei ihren Fahrausweisprüfungen in 2020 insgesamt weniger Schwarzfahrer angetroffen als im Jahr zuvor. Mit den Einschränkungen zur Pandemie wurde der Fahrausweisprüfvorgang zunächst vorübergehend eingestellt. In der weiteren Folge zeigt die deutlich geringere Fahrgastnachfrage auch hier ihre Wirkung. Insgesamt wurden 39.473 Personen (Vorjahr: 58.764) ohne gültigen Fahrausweis angetroffen. Der prozentuale Anteil der festgestellten Fahrgäste ohne Fahrschein ist im Verhältnis zu den überprüften Fahrgästen mit 2,56 % (Vorjahr: 1,80 %) jedoch leicht gestiegen. Die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt liegen mit 1.127 Tsd. € um 652 Tsd. € unter dem Vorjahreswert.

Der Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV gemäß

§ 231 Sozialgesetzbuch IX erfolgt in der Regel bei der ÜSTRA unter Ansatz einer alle zwei Jahre durch Fahrgastzählungen zu erhebenden betriebsindividuellen Schwerbehindertenquote. Für das Jahr 2018 wurde die betriebsindividuelle Quote letztmalig erhoben und in Höhe von 3,62 % ermittelt. Da durch die Erhebung nicht nachgewiesen werden konnte, dass das Verhältnis zwischen den unentgeltlich beförderten Fahrgästen und den sonstigen Fahrgästen die damalige amtliche Quote um mindestens 1/3 übersteigt, musste die gesetzliche Quote verwendet werden. Die für das Jahr 2020 vorgesehene Erhebung der betriebsindividuellen Quote wurde bedingt durch die Pandemie zur Absicherung der Erhebungspersonale deshalb abgebrochen. Der für die Erstattungsleistungen der unentgeltlichen Beförderung schwerbehinderter Personen gesetzlich zugrunde zulegende Anteil wurde im Jahr 2020 für Niedersachsen mit 3,10 % festgestellt. Damit wird dieser amtliche Satz auch in 2020 verwendet. Aufgrund geringerer Tarifeinnahmen und erhöhten Beförderungsentgelte, welche die Basis für die Berechnung der Ausgleichsleistungen bilden, sind die Ausgleichsleistungen gegenüber dem Vorjahr um 1.238 Tsd. € bzw. 23,1 % gesunken.

Die sonstigen Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen in Höhe von 1.724 Tsd. € (Vorjahr: 2.043 Tsd. €) betreffen vorrangig Erträge aus der Vermietung von Reklameflächen und Provisionserlöse. Auch hier hat die geringere Nutzung des ÖPNV durch die Pandemie negative Auswirkungen gezeigt.

Die Umsatzerlöse aus Drittgeschäft betragen 35.332 Tsd. € (Vorjahr: 35.549 Tsd. €). Größte Positionen sind Erträge für Leistungen aus dem Instandhaltungsvertrag mit der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) mit 24.750 Tsd. € (Vorjahr: 25.150 Tsd. €). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus erhöhten Erlösen im Vorjahr.

2.4.2 Ertragslage

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 40.348 Tsd. € (Vorjahr: 12.849 Tsd. €, Plan: 10.884 Tsd. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr und im Vergleich zum Plan ist insbesondere begründet in dem Ertrag aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 27.859 Tsd. €. Weiterhin erhöhten sich die Erträge aus der Auflösung der Sonderposten

für Investitionszuschüsse auf 8.956 Tsd. € (Vorjahr: 6.909 Tsd. €). Seit 2014 werden Investitionszuschüsse passivisch in einem Sonderposten für Zuschüsse ausgewiesen und laufzeitadäquat zum bezuschussten Investitionsgut erfolgswirksam aufgelöst. Weitere wesentliche Posten im Jahr 2020 waren der Ersatz von Schäden in Höhe von 1.277 Tsd. € (Vorjahr: 2.294 Tsd. €) und Erträge aus der Rückstellungsaufhebung in Höhe von 871 Tsd. € (Vorjahr: 1.339 Tsd. €).

Im Geschäftsjahr 2020 betragen die Betriebsaufwendungen 266.151 Tsd. € (Vorjahr: 264.879 Tsd. €, Plan: 278.063 Tsd. €).

Der Materialaufwand betrug 60.874 Tsd. € (Vorjahr: 65.337 Tsd. €). Diese Position beinhaltet: 13.533 Tsd. € (Vorjahr: 13.413 Tsd. €) Energiekosten, 1.000 Tsd. € (Vorjahr: 10.883 Tsd. €) Festbetrag Nutzungsentgelt für die Nutzung der Infrastrukturanlagen der infra, 16.849 Tsd. € (Vorjahr: 13.834 Tsd. €) Material und Fremdleistungen für die Instandhaltung und Unterhaltung der Fahrzeuge und eigenen Anlagen, 11.337 Tsd. € (Vorjahr: 10.206 Tsd. €) Vorleistungen für Drittaufträge sowie 18.154 Tsd. € (Vorjahr: 16.989 Tsd. €) Aufwand für Subunternehmerleistungen im Busbereich und Schienenersatzverkehr. Diese 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 Personalaufwand betrug insgesamt 147.118 Tsd. € (Vorjahr: 143.206 Tsd. €). Die Personalaufwendungen sind im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Gründe dafür sind unter anderem die Tarifierhöhung zum 1. März 2020, außerdem hat die ÜSTRA eine höhere Anzahl an Mitarbeitern eingestellt, um neue Fahrplanmaßnahmen durchführen zu können und dem demografischen Wandel entgegen zu wirken. Außerdem wurde im Dezember 2020 eine Corona-Prämie ausgezahlt. Der Rückstellung für mittelbare Pensionsverpflichtungen wurde in 2020 weitere 3.000 Tsd. € (Vorjahr: 5.000 Tsd. €) zugeführt. Zum 31. Dezember beträgt die Deckungslücke in der Finanzierung der Altersversorgung 63.686 Tsd. € (Vorjahr: 61.374 Tsd. €).

Die bilanziellen Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen betragen 30.165 Tsd. € (Vorjahr: 27.316 Tsd. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Beschaffung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge zurückzuführen.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug 27.994 Tsd. € (Vorjahr: 29.020 Tsd. €; Plan: 35.456 Tsd. €). Wesentliche Positionen in diesem Bereich sind Grundstücks- und Gebäudekosten, sonstige Dienstleistungen, Werbung und Information, DV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten sowie allgemeine Verwaltungskosten.

Die Erträge aus Beteiligungen und Ergebnisabführungen betragen 1.407 Tsd. € (Vorjahr: 1.038 Tsd. €). Auf Grundlage der mit der ÜSTRA abgeschlossenen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge wurden in 2020 die Gewinne von protec Service GmbH (protec) und RevCon Audit und Consulting GmbH (RevCon) vereinnahmt.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Zinserträge in Höhe von 85 Tsd. € (Vorjahr: 520 Tsd. €) erwirtschaftet.

Abschreibungen auf Finanzanlagen sind im Geschäftsjahr 2020 wie im Vorjahr nicht angefallen.

Die Aufwendungen aus Verlustübernahme betragen 246 Tsd. € (Vorjahr: 0 Tsd. €). Auf Grundlage der mit der ÜSTRA abgeschlossenen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge wurde in 2020 der Verlust von ÜSTRA Reisen GmbH (ÜSTRA Reisen) ausgeglichen. Die Corona-Pandemie hatte für ÜSTRA Reisen erhebliche negative Auswirkungen in allen Geschäftsbereichen; insbesondere Reisebüro, Maschseeschifffahrt und Gelegenheitsverkehr (u.a. Messen).

Die Zinsaufwendungen betragen 2.135 Tsd. € (Vorjahr: 2.129 Tsd. €), davon entfielen 1.672 Tsd. € (Vorjahr: 1.649 Tsd. €) auf die Aufzinsung von Rückstellungen.

Das Geschäftsjahr 2020 schloss vor Verlustübernahme mit einem Jahresfehlbetrag von 52.795 Tsd. € ab (Vorjahr: 35.970 Tsd. €). Im Vergleich zum geplanten Jahresfehlbetrag von 49.778 Tsd. € ist dies eine Verschlechterung um 3.017 Tsd. €. Die Ergebnisverschlechterung ist auf die pandemiebedingt geringeren Einnahmen zurückzuführen, die durch Kosteneinsparungen und den Ertrag aus dem ÖPNV-Rettungsschirm annähernd kompensiert werden konnten.

2.4.3 Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr leicht



zurückgegangen und betrug zum 31. Dezember 2020 573.492 Tsd. € (Vorjahr: 575.298 Tsd. €). Die einzelnen Bilanzpositionen entwickelten sich dabei wie folgt:

Auf der Aktivseite sind die immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen auf 452.753 Tsd. € (Vorjahr: 441.536 Tsd. €) gestiegen. Das Investitionsvolumen lag deutlich über den Abschreibungen auf Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen. Die Finanzanlagen sind auf 6.582 Tsd. € (Vorjahr: 6.378 Tsd. €) gestiegen. In 2020 wurde die Fahrgastmedien Hannover GmbH (FG Medien) als 100 % Tochtergesellschaft der ÜSTRA gegründet (Stammkapital einschl. Kapitalrücklage: 227 Tsd. €). Im November 2020 erfolgte dann eine Anteilsveräußerung i. H. v. 10 % an die regiobus Hannover GmbH (regiobus) (-23 Tsd. €).

Das Vorratsvermögen ist auf 13.533 Tsd. € (Vorjahr: 11.539 Tsd. €) gestiegen. Die Forderungen sind auf 35.790 Tsd. € (Vorjahr: 23.167 Tsd. €) gestiegen. Der Anstieg dieser Position im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus einer gestiegenen Forderungshöhe gegenüber der Konzernmutter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG) aus der bestehenden Verlustübernahme für 2020. Die sonstigen Vermögensgegenstände werden mit 3.596 Tsd. € (Vorjahr: 5.982 Tsd. €) ausgewiesen. Die Reduzierung dieser Position ist im Wesentlichen auf die Verrechnung einer Hersteller-rückvergütung gegenüber dem Herstellerkonsortium des TW 3000 mit einer Anzahlsrechnung für die Produktion von weiteren Stadtbahnfahrzeugen zurückzuführen. Die liquiden Mittel sind auf 60.781 Tsd. € (Vorjahr: 86.380 Tsd. €) gesunken.

Auf der Passivseite ist der Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen auf 192.861 Tsd. € (Vorjahr: 176.417 Tsd. €) gestiegen. Seit 2014 werden Investitionszuschüsse passivisch ausgewiesen und laufzeitadäquat zum bezuschussten Investitionsgut erfolgswirksam aufgelöst. Im Wesentlichen handelt es sich um Zuschüsse für die Beschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge sowie für Busbeschaffungen.

Die Rückstellungen sind auf 160.151 Tsd. € (Vorjahr: 145.333 Tsd. €) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Rückstellungen für Pensionen für mittelbare Verpflichtungen in Höhe von 3.000 Tsd. € und für unmittelbare Verpflichtungen in Höhe von 13.262 Tsd. € zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden planmäßig um 7.177 Tsd. € getilgt, sodass die Bankdarlehen zum 31. Dezember 2020 mit 53.701 Tsd. € (Vorjahr: 60.878 Tsd. €) valuierten.

Die übrigen Verbindlichkeiten sind auf 30.811 Tsd. € (Vorjahr: 55.916 Tsd. €) gesunken. Die Reduzierung im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf den deutlichen Rückgang der erhaltenen Anzahlungen (-10.878 Tsd. €) sowie die fehlende Zusatzvergütung für die Nutzung der Infrastrukturanlagen der infra (-9.883 Tsd. €) zurückzuführen.

2.4.4 Investitionen

Das Investitionsvolumen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen betrug 41.625 Tsd. € im Geschäftsjahr 2020 (Vorjahr: 65.130 Tsd. €). Investitionszuschüsse wurden im Umfang von 14.549 Tsd. € (Vorjahr: 33.222 Tsd. €) für die Beschaffung von Stadtbahnfahrzeugen, für die Grunderneuerung der Werkstatt und Bushalle Mittelfeld, das Projekt „WLAN für Fahrgäste“ sowie für das Projekt „Umstellung des ÜSTRA Busnetzes auf Elektrobusse im Innenstadtbereich“ vereinnahmt.

Damit lag das tatsächlich verausgabte Investitionsvolumen deutlich unter den für 2020 geplanten Investitionen in das Anlagevermögen von insgesamt 80.286 Tsd. €, bei einem Eigenanteil von 56.334 Tsd. €. Als einer der wesentlichen Treiber der Planunterschreitung ist die Errichtung der Ladeinfrastruktur für den Einsatz von Elektrobusen im Kernnetz der ÜSTRA aufzuführen. So haben beispielsweise Ausschreibungs- und Vergabeverfahren von Fachplanerleistungen für die Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen mehr Zeit in Anspruch genommen als ursprünglich geplant. Weitere Gründe sind Verzögerungen bei der Restabwicklung der Grunderneuerung der Werkstatt und Bushalle Mittelfeld inklusive der Errichtung von Brandschutzwänden sowie bei der Erneuerung der Verkehrstechnik und im Projekt „WLAN für Fahrgäste“.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit 2020 lag in der Komplettierung der Flotte des Stadtbahnfahrzeuges Typ TW 3000, in der Beschaffung von Elektrobusen, weiteren Planungstätigkeiten im Rahmen des Großprojektes „Neubau Betriebshof Glocksee OHE“ sowie in der Errichtung der Ladeinfrastruktur für Elektrobusse.

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

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

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

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.



4. Chancen- und Risikobericht

4.1 Chancen- und Risikomanagementsystem

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

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

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

Chancen und Risiken sind als mögliche Planabweichungen definiert.

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

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

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

Die Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit eines Risikos erfolgt nach den Kriterien:

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

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

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

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

4.2 Zukünftige Entwicklungen im NGVFG

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

4.3 Leistungswirtschaftliche Chancen und Risiken

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

Auf der Einnahmenseite geht die ÜSTRA davon aus, dass die Tarifeinnahmen in den Folgejahren wieder ansteigen werden. Hierbei gelten die Grundannah-

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

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

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

Ein Kostenrisiko liegt in der Entwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise. Unsicherheiten aufgrund politischer Spannungen in den wichtigen Öl-Förderländern und Oligopol bedingte Wettbewerbsverzerrungen lassen keine gesicherte Abschätzung der Preisentwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise zu. Sollten die Preise, Steuern oder Abgaben bspw. durch die neue CO₂-Abgabe entgegen der Planungsprämissen überproportional steigen, würde dies die ÜSTRA mit zusätzlichen Belastungen treffen.

Bis 2022 wurde der Strom gemäß Stromliefervertrag bei enercity so eingekauft, dass die in der Mittelfristplanung (MiFri) hinterlegten Preise voraussichtlich eingehalten werden. Für Steuern und Abgaben wur-



den aktuell erwartete Preissteigerungen in der Planung hinterlegt, so dass damit das Risiko Strompreisentwicklung nur eine geringe Risikobedeutung hat. Im Hinblick auf die Kraftstoffbeschaffung kann die ÜSTRA aufgrund einer Ausschreibung und der daraus resultierenden Bestellmöglichkeit die Einkaufspreise für Diesel für maximal 12 Monate fixieren. Das Risiko bezüglich der Preisentwicklung für Kraftstoffe wird insgesamt als gering bewertet.

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

4.4 Personal

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

4.5 Informationstechnik

Der Betrieb, der Vertrieb und die sonstigen Geschäftsabläufe der ÜSTRA hängen vom effizienten und ununterbrochenen Betrieb der Datenverarbeitungs- und Telekommunikationssysteme ab. Die wachsende Vernetzung und die Notwendigkeit einer permanenten Verfügbarkeit stellen immer höhere Anforderungen an die IT-Systeme. Risiken werden durch die kontinuierliche Verbesserung der IT-Sicherheitskonzepte und den Einsatz moderner

Hard- und Software verringert. Verteilte Rechenzentren und gespiegelte Datenbestände reduzieren das Risiko von Datenverlusten. Die Risiken im Risikofeld Informationstechnik werden als gering bewertet.

4.6 Finanzwirtschaftlicher Bereich

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

4.7 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands

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

5. Erklärung zur Unternehmensführung

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

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

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

5.2 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

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

- Die ÜSTRA hat die UITP-Charta für Nachhaltige Entwicklung unterzeichnet und sich damit zum nachhaltigen Handeln verpflichtet. Der Geschäftsbericht für 2020 beinhaltet einen Bericht zu den Aktivitäten des Unternehmens zur Verbesserung der Nachhaltigkeit.
- Die ÜSTRA arbeitet kontinuierlich und systematisch daran, ihre fünf strategischen Handlungsfelder für eine zukunftsorientierte nachhaltige Entwicklung des Unternehmens und zur Schärfung des Unternehmensprofils im ÖPNV in der Region Hannover weiter zu entwickeln. Die ÜSTRA positioniert sich als nachhaltig wirtschaftendes Unternehmen, kundenorientierte Dienstleisterin, attraktive Arbeitgeberin, innovatives Unternehmen und Kompetenzträgerin Nahverkehr.
- Der ÖDA sieht vor, die Wirtschaftlichkeit der erbrachten Leistungen regelmäßig im Rahmen eines Benchmarks zu überprüfen und marktfähige Kostenstrukturen zu realisieren. Darüber hinaus nimmt die ÜSTRA auf freiwilliger Basis jährlich an einem Städtevergleich teil, welcher durch den ZBV (Verein für den zwischenbetrieblichen Vergleich der öffentlichen Verkehrsunternehmen) angeboten wird. Auch der für die Instandhaltung der Infrastruktur erforderliche Marktvergleich ist Bestandteil dieser Vergleiche. Die Teilnahme an den transparenten Unternehmensvergleichen ermöglicht einen direkten Erfahrungsaustausch sowie das gegenseitige Lernen und die Optimierung der betrieblichen Abläufe.
- Durch die Unternehmensführung nach dem Managementprinzip Management by Objectives (MbO) erfolgt eine zielorientierte sowie bereichs- und hierarchieübergreifend abgestimmte Steuerung des Unternehmens. Sie gewährleistet die Konzentration auf Prioritäten und erhöht die Verbindlichkeit getroffener Zielvereinbarungen. Zudem wird dadurch Transparenz über die Unternehmens-, Bereichs- und Gruppenziele geschaffen. Gleichzeitig wird das ergebnisorientierte Arbeiten gefördert. Das Zielvereinbarungssystem soll eine enge Verzahnung mit den strategischen Handlungsfeldern der ÜSTRA sicherstellen sowie die Einhaltung der im ÖDA definierten Zielgrößen gewährleisten.
- Mit dem praktizierten Co-Management wird die frühzeitige und aktive Einbeziehung des Betriebsrats in alle wichtigen unternehmensbezogenen Entscheidungen angestrebt, um Akzeptanz bei strategischen Fragen und Veränderungsnotwendigkeiten zu erhalten.
- Mit der Teilnahme am Audit „berufundfamilie“ werden die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie der Ausbau und die Weiterentwicklung



einer familienbewussten Personalpolitik gefördert. Gleichzeitig wird eine hohe Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen erreicht.

- Mit dem bei der ÜSTRA praktizierten Gesundheitsmanagement soll die Erhöhung des Gesundheitsstands und die Reduzierung von Abwesenheitszeiten erreicht werden. Zudem werden die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Arbeitsklimas sowie die Erhöhung der Mitarbeitermotivation angestrebt. Ziel ist auch die Überwindung bzw. Vorbeugung von Arbeitsunfähigkeit.
- Die ÜSTRA setzt das regelmäßige, strukturierte Mitarbeitergespräch als formalisiertes Führungsinstrument zur wechselseitigen Rückmeldung ein; damit soll die Zusammenarbeit und Arbeitsatmosphäre verbessert und weiterentwickelt werden, um den gemeinsamen Erfolg zu sichern.
- 2020 wurde mit dem „Kulturbarometer“ zum sechsten Mal eine unternehmensweite Befragung zur Bewertung der Zusammenarbeit von Führungskräften und zugeordneten Teams auf der Grundlage festgelegter Kulturwerte durchgeführt. Das Verfahren umfasst auch die Hinterlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und deren konsequente Umsetzungsverfolgung.
- Im Rahmen der Stärkung der Attraktivität als Arbeitgeber (Employer Branding) hat die ÜSTRA in 2019 das Zertifikat des Landes Niedersachsen „Demografiefest. Sozialpartnerschaftlicher Betrieb“ erneut für weitere zwei Jahre erhalten. In 2020 wurde konsequent an der Umsetzung der vereinbarten Demografie-Ziele gearbeitet.
- Die ÜSTRA hat ein Qualitäts-, Umwelt-, Arbeitsschutz- und Energiemanagementsystem eingeführt und ist nach den Standards DIN EN ISO 9001, DIN EN 13816, DIN EN 15838, DIN EN ISO 14001, DIN EN ISO 45001 und DIN EN ISO 50001 zertifiziert. Im Rahmen dieser Zertifizierungen wird das integrierte Managementsystem regelmäßig durch unabhängige Zertifizierer überprüft. Ziele dieses Systems sind die Gesundheitserhaltung der Mitarbeiter, 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.

Informationen über das Audit „berufundfamilie“ und die Zertifizierung des Managementsystems sowie der Nachhaltigkeitsbericht der ÜSTRA sind auf der Internetseite uestra.de/unternehmen zu finden.

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

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

Der Vorstand der ÜSTRA besteht aus drei Mitgliedern. Im operativen Geschäft verantwortet der Vorstandsvorsitzende Herr Dr. Volkhardt Klöppner die kaufmännische Leitung und das Marketing. Herr Dr. Klöppner wird sein Vorstandsamt zum 31. Mai 2021 niederlegen. Der Prozess der Nachbesetzung des Vorstands läuft derzeit. Frau Denise Hain hat die Funktion der Arbeitsdirektorin inne und ist gleichzeitig zuständig für den Betrieb der Stadtbahnen und Busse und für den gesamten Personalbereich. Frau Elke-Maria van Zadel ist zuständig für die Fahrzeuge und die Betriebsanlagen sowie die Informationstechnik. Dem Vorstand sind insgesamt sieben Unternehmensbereiche und neun Stabsbereiche zugeordnet. Der Vorstand stellt die unternehmensinterne Kommunikation in wöchentlichen Vorstandssitzungen sowie zweiwöchentlichen Sitzungen mit den Unternehmensbereichs- und Stabsbereichsleitungen sicher.

Der Aufsichtsrat besteht nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) aus 20 Mitgliedern, davon je zehn Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Der Aufsichtsrat wählt gemäß MitbestG aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden und bestellt gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und § 9 Abs. 2 der Satzung der ÜSTRA den aus vier Mitgliedern bestehenden Ausschuss „zur Wahrnehmung der in § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG bezeichneten Aufgabe“ (sog. Vermittlungsausschuss). Im Geschäftsjahr 2020 führten

Herr Ulf-Birger Franz den Vorsitz und Herr Christian Bickel den stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat. Die Funktion des unabhängigen Finanzexperten im Aufsichtsrat gemäß § 100 Abs. 5 AktG hat im Geschäftsjahr 2020 Herr Eberhard Wicke wahrgenommen.

Der Aufsichtsrat hat für sich eine Geschäftsordnung verabschiedet. Der Aufsichtsrat hat darin vier Ausschüsse gebildet und ihre Zuständigkeiten festgelegt: Präsidialausschuss (sechs Mitglieder), Finanz- und Prüfungsausschuss (zugleich Prüfungsausschuss im Sinne von § 107 Abs. 3 Satz 2 AktG; acht Mitglieder), Verkehrs- und Bauausschuss (acht Mitglieder) sowie Beteiligungsausschuss (zwölf Mitglieder). Alle Ausschüsse sind jeweils paritätisch mit Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern besetzt.

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

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

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

Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung jährlich über seine Arbeit.

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

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

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

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

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

5.5 Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht gemäß § 315b Abs. 3, 315c i.V.m. § 389c HGB

Die ÜSTRA ist von der Pflicht zur Aufnahme einer nichtfinanziellen Erklärung in ihren Lage- bzw. Konzernlagebericht befreit, da sie unter Anwendung der entsprechenden Befreiungsvorschriften einen gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht erstellt, der neben dem Einzel- und Konzernlagebericht im Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Zudem wird dieser Bericht unter: www.uestra.de/unternehmen/nachhaltigkeit/uebersicht/ auf der Internetseite der ÜSTRA zur Verfügung gestellt.



5.6 Angaben zur Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat

Die ÜSTRA ist nach den gesetzlichen Bestimmungen verpflichtet, in die Erklärung zur Unternehmensführung eine Beschreibung des Diversitätskonzepts, das im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- oder Berufshintergrund verfolgt wird, sowie der Ziele dieses Diversitätskonzepts, der Art und Weise seiner Umsetzung und der im Berichtsjahr erreichten Ergebnisse aufzunehmen. Falls kein oder noch kein Diversitätskonzept verfolgt wird, ist dies zu erläutern. Die

ÜSTRA verfolgt derzeit kein Diversitätskonzept für die zukünftige Zusammensetzung des Vorstands und Aufsichtsrats. Die ÜSTRA ist der Ansicht, dass bestimmte Kriterien wie Alter oder ein bestimmter Bildungs- und Berufshintergrund zu keiner substantiellen Verbesserung der Zusammensetzung des Vorstands und Aufsichtsrats und deren Tätigkeit führen. Für den Frauenanteil im Vorstand und den beiden nachgeordneten Führungsebenen hat die ÜSTRA bereits Zielgrößen festgelegt. Für die Geschlechterquote im Aufsichtsrat gelten bereits die gesetzlichen Mindestquoten. Für die Festlegung darüber hinausgehender Diversitätsanforderungen sieht die ÜSTRA derzeit keine Notwendigkeit.

6. Sonstige Berichte

6.1 Vergütungsbericht

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

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

6.2 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 4 HGB

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

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

Die WVG hat mitgeteilt, dass ihr seit dem 1. Januar 2002 98,38 % der Stimmrechte an der ÜSTRA unmittelbar und 0,01 % durch ihr Tochterunternehmen enercity AG zustehen. Gleichfalls hat die Landeshauptstadt Hannover Mitteilung gemacht, dass sie seit dem 1. Januar 1995 aufgrund der Zurechnung der von der WVG gehaltenen Stimmrechte gemäß § 34 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 WpHG über 98,38 % der Stimmrechte an der ÜSTRA verfügt. Die übrigen Aktien der ÜSTRA befinden sich nach Kenntnis des Vorstands im Streubesitz.

Es bestehen keine Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen.

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

Der Vorstand der ÜSTRA besteht gemäß § 5 der Satzung aus zwei oder mehreren Personen, darunter einem Arbeitsdirektor. Die Zahl der Vorstandsmitglieder wird nach der Satzung der Gesellschaft von der Hauptversammlung bestimmt. Die ordentliche Hauptversammlung vom 16. August 2018 hat beschlossen, die Anzahl der Vorstandsmitglieder von zwei auf drei Personen zu erhöhen. Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgt gemäß den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 84 und 85 AktG (Bestellung und Abberufung des Vorstands). Mit Ausnahme einer gerichtlichen Ersatzbestellung ist für die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern allein der Aufsichtsrat zu-

ständig. Er bestellt Vorstandsmitglieder auf höchstens fünf Jahre. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat kann dabei ein Vorstandsmitglied zum Vorsitzenden des Vorstands bestellen.

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

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

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

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

6.3 Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit (Entgeltbericht)

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



7. Prognosebericht

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

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

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

Durch die andauernden Auswirkungen der Corona-Pandemie wird auch das Jahr 2021 wesentlich negativ beeinflusst. Neben einer geplanten rechnerischen Tarifierhebung um 0,7 % und der Angebote neuer Produkte wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet, mit dem Ziel, wieder 80 % des Einnahmenniveaus von 2019 zu erreichen. Damit ergibt sich für das Jahr 2021 eine Planung der Tarifeinnahmen in Höhe von 140,8 Mio. €.

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

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

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

Hannover, 4. März 2021

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Bilanz zum 31. Dezember 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Aktiva

	€	€	€	Vorjahr Tsd. €
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		5.349.635,44		4.352
II. Sachanlagen		447.403.098,53		437.184
III. Finanzanlagen		6.581.781,25		6.378
			459.334.515,22	447.914
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		13.533.328,95		11.539
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.589.543,48			9.908
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	27.355.103,49			12.498
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	845.198,56			761
4. Sonstige Vermögensgegenstände	3.595.727,65			5.982
			39.385.573,18	29.149
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		60.781.244,91		86.380
			113.700.147,04	127.068
C. Rechnungsabgrenzungsposten			457.286,54	316
			573.491.948,80	575.298


Passiva

	€	€	Vorjahr Tsd. €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	67.490.528,32		67.490
II. Kapitalrücklage	66.742.955,56		66.743
		134.233.483,88	134.233
B. Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen		192.860.909,58	176.417
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	138.279.586,10		122.185
2. Sonstige Rückstellungen	21.871.209,06		23.148
		160.150.795,16	145.333
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	53.701.450,00		60.878
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen Leistungen	18.389.910,07		23.501
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.395.527,23		13.024
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	189.422,21		650
5. Sonstige Verbindlichkeiten	7.835.906,88		18.741
davon aus Steuern: 1.033.438,26 € (Vj.: 1.024.280,68 €) davon i.R.d.soz.Sicherh.: 812.667,53 € (Vj.: 809.608,93 €)			
		84.512.216,39	116.794
E. Rechnungsabgrenzungsposten		1.734.543,79	2.521
		573.491.948,80	575.298

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

	€	€	Vorjahr Tsd. €
1. Umsatzerlöse	174.062.151,13		216.754
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	888,44		20
3. Sonstige betriebliche Erträge	40.348.331,11		12.849
Gesamtleistung		214.411.370,68	229.623
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	26.651.267,75		24.781
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	34.223.044,04		40.556
		60.874.311,79	65.337
Rohergebnis		153.537.058,89	164.286
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	99.950.951,98		95.534
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung 26.816.030,50 € (Vj.: 27.960.081,42 €)	47.167.261,13		47.672
		147.118.213,11	143.206
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		30.164.817,18	27.316
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		27.993.605,44	29.020
Betriebsergebnis		-51.739.576,84	-35.256
8. Erträge aus Beteiligungen		3.143,54	23
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		1.403.644,78	1.015



	€	€	Vorjahr Tsd. €
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		696,20	2
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 535,01 € (Vj.: 471,71 €)		84.180,80	518
		1.491.665,32	1.558
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		245.874,28	0
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon Aufwendungen aus der Aufzinsung 1.671.972,49 € (Vj.: 1.649.269,78 €)		2.135.292,49	2.129
		-52.629.078,29	-35.827
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		1.296,59	1
15. Ergebnis nach Steuern		-52.630.374,88	-35.828
16. Sonstige Steuern		164.753,49	142
17. Erträge aus Verlustübernahme		52.795.128,37	35.970
18. Jahresüberschuss		0,00	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2020

I. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2020 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 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 Zwischenzeilen ergänzt.

Um den Besonderheiten des öffentlichen Personenverkehrs Rechnung zu tragen, wurde im Anlagepiegel 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. Bis zum Geschäftsjahr 2013 wurden Investitionszuschüsse offen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Ab dem Geschäftsjahr 2014 erfolgt der Ausweis der erhaltenen Investitionszuschüsse in einem Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen. Entsprechend der Nutzungsdauer des bezuschussten Investitionsgutes wird dieser laufzeitadäquat aufgelöst.

Die planmäßigen Abschreibungen werden linear entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer vorgenommen. Zu deren Ermittlung werden die steuerlichen Abschreibungstabellen herangezogen, soweit die dort genannten Nutzungsdauern inner-

halb der Bandbreite der handelsrechtlich zulässigen Nutzungsdauern liegen. Bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Seit dem 1. Januar 2008 werden bewegliche Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungskosten mehr als 150 € bzw. seit dem 1. Januar 2018 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. Wertpapiere des Anlagevermögens sind mit dem Nennwert angesetzt.



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

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.

2. Angaben zu Posten der Bilanz

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens in 2020 ist aus dem Anlagespiegel 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 27.355 Tsd. € (Vorjahr: 12.498 Tsd. €) betreffen mit 1.768 Tsd. € (Vorjahr: 1.243 Tsd. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, mit 22.647 Tsd. € (Vorjahr: 9.466 Tsd. €) Forderungen aus Ergebnisübernahme und mit 2.940 Tsd. € (Vorjahr: 1.789 Tsd. €) Steuererstattungsansprüche. Sämtliche Forderungen gegen verbundene Unternehmen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

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

Sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 29 Tsd. € (Vorjahr: 31 Tsd. €) haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Der Restbetrag in Höhe von 3.567 Tsd. € (Vorjahr: 5.951 Tsd. €) hat eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Darin enthalten ist der wertmäßige Anspruch gegenüber dem Herstellerkonsortium des TW 3000 aus der Herstellerrückvergütung in Höhe von 2.643 Tsd. € (Vorjahr: 3.963 Tsd. €).

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 192.861 Tsd. € (Vorjahr: 176.417 Tsd. €) ergibt sich aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Den passivierten Zuschüssen von 218.921 Tsd. €

steht eine ratierte Auflösung von 26.060 Tsd. € gegenüber.

Die Beträge nach § 268 Abs. 8 HGB betragen 1.427 Tsd. € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert (Verrechnung des Deckungsvermögens mit Rückstellungen für Wertkonten).

Die auf die Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. übertragenen Pensionsverpflichtungen belaufen sich zum 31. Dezember 2020 auf 301.885 Tsd. € (Vorjahr: 279.369 Tsd. €). Das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Kassenvermögen (Deckungskapital) beträgt 173.113 Tsd. € (Vorjahr: 155.401 Tsd. €), so dass sich nach Passivierung von Rückstellungen bei der ÜSTRA in Höhe von 65.086 Tsd. € (Vorjahr: 62.594 Tsd. €) ein Fehlbetrag in Höhe von 63.686 Tsd. € (Vorjahr: 61.374 Tsd. €) ergibt. Der Erfüllungsbetrag für die übertragenen mittelbaren Pensionsverpflichtungen bei einem durchschnittlichen Marktzins in Höhe von 1,60 % berechnet auf sieben Geschäftsjahre beträgt 336.850 Tsd. € (Vorjahr: 313.072 Tsd. €). Demnach ergäbe sich ein Fehlbetrag in Höhe von 98.638 Tsd. € (Vorjahr: 95.077 Tsd. €).

Die Pensionsrückstellungen in Höhe von insgesamt 138.280 Tsd. € (Vorjahr: 122.185 Tsd. €) decken die Versorgungsverpflichtungen gegenüber ehemaligen und aktiven Mitarbeitern ab; davon sind 65.086 Tsd. € (Vorjahr: 62.594 Tsd. €) zur Reduzierung der Deckungslücke bei der Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. zurückgestellt. Der verwendete Rechnungszins für die Abzinsung der ausgewiesenen Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2020 betrug 2,30 % (Vorjahr: 2,71 %). Weiterhin wurde wie im Vorjahr ein Gehaltstrend von 3,0 % und eine Rentendynamik von 2,0 % bzw. 1,0 % zugrunde gelegt. Der Erfüllungsbetrag für die unmittelbaren Versorgungsverpflichtungen bei einem durchschnittlichen Marktzins in Höhe von 1,60 % berechnet auf einen Durchschnitt der vergangenen sieben Geschäftsjahre beträgt 89.361 Tsd. € (Vorjahr: 72.752 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen enthalten u.a. Rückstellungen für Rückerstattungsrisiken (6.429 Tsd. €), für Urlaubs- und Prämienansprüche (5.058 Tsd. €), für Drohverluste (2.608 Tsd. €) und für den Einnahmepoolausgleich (1.170 Tsd. €). Darüber hinaus sind Verpflichtungen gegenüber dem Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungs-



unternehmen (HDN) für zukünftige Umlageverpflichtungen in Höhe von 859 Tsd. € enthalten, die nach Abzug bereits geleisteter Vorauszahlungen verbleiben. Für die Jubiläumsverpflichtungen ergibt sich ein Betrag in Höhe von 794 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 15.761 Tsd. € (Vorjahr: 14.215 Tsd. €) mit dem Erfüllungsbetrag der Verpflichtung aus den Wertgutach-

ten in Höhe von 15.705 Tsd. € (Vorjahr: 14.189 Tsd. €) keine Verpflichtung (Vorjahr: 0 Tsd. €) ergibt. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens belaufen sich auf 14.334 Tsd. € (Vorjahr: 13.159 Tsd. €).

Bei den sonstigen Rückstellungen wurde von den Wahlrechten des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 EGHGB Gebrauch gemacht. Der Betrag der Überdeckung nach Art. 67 Abs. 1 Satz 4 EGHGB beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 31 Tsd. € (Vorjahr: 39 Tsd. €).

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

	Gesamt	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Restlaufzeit über 5 Jahre
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	53.701 (60.878)	7.177 (7.177)	46.524 (53.701)	17.817 (24.994)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	18.390 (23.501)	18.390 (23.501)	0 (0)	0 (0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr)	4.396 (13.024)	4.396 (13.024)	0 (0)	0 (0)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (Vorjahr)	189 (650)	189 (650)	0 (0)	0 (0)
Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	7.836 (18.741)	7.064 (18.642)	772 (100)	0 (0)
Gesamt (Vorjahr)	84.512 (116.794)	37.216 (62.993)	47.296 (53.801)	17.817 (24.994)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren mit 363 Tsd. € (Vorjahr: 124 Tsd. €) aus Steuern, mit 3.787 Tsd. € (Vorjahr: 12.867 Tsd. €) aus Lieferungen und Leistungen und mit 246 Tsd. € aus Verlustübernahme (Vorjahr: 33 Tsd. € aus Ergebnisüberzahlung).

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

3. Angaben zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

Von den Umsatzerlösen in Höhe von 174.062 Tsd. € (Vorjahr: 216.754 Tsd. €) wurden im Inland 174.057 Tsd. € (Vorjahr: 216.737 Tsd. €) erzielt. Auf ausländische Umsätze entfallen 5 Tsd. € (Vorjahr: 17 Tsd. €). Die Umsatzerlöse enthalten 131.768 Tsd. € (Vorjahr: 172.034 Tsd. €) aus Tarifeinnahmen, 4.111 Tsd. € (Vorjahr: 5.349 Tsd. €) aus Ausgleichszahlungen und 2.850 Tsd. € (Vorjahr: 3.823 Tsd. €) aus sonstigen Einnahmen, welche dem Verkehrsbereich zugeordnet sind sowie 35.332 Tsd. € (Vorjahr: 35.549 Tsd. €) aus dem sonstigen Drittgeschäft. Der Posten Umsatzerlöse enthält aperiodische Erlöse in Höhe von 473 Tsd. € (Vorjahr: 402 Tsd. €).

In den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 40.348 Tsd. € (Vorjahr: 12.849 Tsd. €) sind aperiodische Erträge in Höhe von 354 Tsd. € (Vorjahr: 3 Tsd. €) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens, in Höhe von 871 Tsd. € (Vorjahr: 1.339 Tsd. €) aus der Auflösung von Rückstellungen, in Höhe von 0 Tsd. € (Vorjahr: 1.000 Tsd. €) aus Zuschreibungen des Finanzanlagevermögens, in Höhe von 160 Tsd. € (Vorjahr: 20 Tsd. €) aus der Auflösung von Wertberichtigungen zu Forderungen, in Höhe von 4 Tsd. € (Vorjahr: 10 Tsd. €) aus Boni und Rabatten aus Vorjahren und in Höhe von 25 Tsd. € (Vorjahr: 185 Tsd. €) aus Schrotterlösen enthalten.

Der Personalaufwand i. H. v. 147.118 Tsd. € (Vorjahr: 143.206 Tsd. €) betrifft mit 26.816 Tsd. € (Vorjahr: 27.960 Tsd. €) Aufwendungen für die Altersversorgung. Der Rückstellung für mittelbare Pensionsverpflichtungen wurden planmäßig 3.000 Tsd. € zugeführt, um die Deckungslücke weiter zu verringern. Die Anpassung auf den beizulegenden Zeitwert des Deckungsvermögens für die Wertkonten führt zu einem Ertrag von 371 Tsd. € (Vorjahr: 937 Tsd. €). Der Aufwand aus dem Erfüllungsbetrag der Schulden aus Wertkonten steigt in gleicher Höhe. Die Saldierung dieser Erträge und Aufwendungen gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB ergibt den Wert Null.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind aperiodische Aufwendungen aus dem Abgang von Anlagevermögen von 228 Tsd. € (Vorjahr: 94 Tsd. €) enthalten.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge in Höhe von 84 Tsd. € (Vorjahr: 518 Tsd. €) betreffen mit

1 Tsd. € (Vorjahr: 1 Tsd. €) verbundene Unternehmen.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen betreffen ausschließlich Dritte. Hierunter sind mit 1.672 Tsd. € (Vorjahr: 1.649 Tsd. €) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Davon entfallen 1.612 Tsd. € (Vorjahr: 1.571 Tsd. €) auf Altersversorgungsverpflichtungen und 60 Tsd. € (Vorjahr: 78 Tsd. €) auf sonstige Rückstellungen.

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



III. Ergänzende Angaben

1. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse:

Bürgschaftsverpflichtungen bestehen in Höhe von 120 Tsd. € (Vorjahr: 120 Tsd. €) für Darlehensverpflichtungen eines Beteiligungsunternehmens. Auf-

grund der derzeitigen Geschäftsentwicklung und Liquiditätslage des Beteiligungsunternehmens wird zurzeit von einer Inanspruchnahme nicht ausgegangen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

	Laufzeitende	Tsd. €
Mietvertrag Gehry Tower	31. Mai 2031	5.035
Mietvertrag Timon Carree	30. Juni 2023	237

Für 2021 sind Investitionen von 85.110 Tsd. € genehmigt. Nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 64.950 Tsd. €. Für die Beschaffung von Elektrobussen bestehen zum Bilanzstichtag nach Abzug von erwarteten Zuschüssen Verpflichtungen in Höhe von 6.778 Tsd. €, die in den Geschäftsjahren 2021 und 2022 fällig werden. Da die Beschaffung der Stadtbahnen des Typs TW 3000 im Geschäftsjahr 2020 abgeschlossen wurde, bestehen für die Folgejahre keine Verpflichtungen mehr.

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. Darüber hinaus bestehen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge mit den Tochtergesellschaften ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover, protec service GmbH, Hannover, und RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover.

3. Zusammensetzung der Organe

Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats	Beruf, Arbeitgeber	Mitglied im Aufsichtsrat / vergleichbaren Kontrollgremium von:
Ulf-Birger Franz (Vorsitz), Hannover	Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Bildung, Region Hannover	<ul style="list-style-type: none"> • GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH (bis 16.06.2020, Vorsitz) • HRG – Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (bis 31.12.2020: Vorsitz, ab 01.01.2021: stellv. Vorsitz) • Entwicklungsgesellschaft Gewerbepark Wunstorf-Süd mbH (bis 31.12.2020: stellv. Vorsitz, ab 01.01.2021: Vorsitz) • Hannover Marketing und Tourismus GmbH • TEWISS – Technik und Wissen GmbH • Gesellschaft für Verkehrsförderung mbH (Vorsitz) • regiobus Hannover GmbH
Christian Bickel (stellv. Vorsitz), Hannover	Vorsitz Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH (stellv. Vorsitz) • WG Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH
Mira Ball ¹ , Berlin	Ltg. Bundesfachgruppe Busse und Bahnen, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Willi Degener ¹ , Burgdorf	stellv. Vorsitz Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH
Metin Dirim ¹ , Hannover	Industriemechaniker und Busfahrer, teilsfreigestellter Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Holger Elix ¹ , Friedland	Dipl. Ing. Elektrotechnik, Ltg. Anlagen und Technik, ÜSTRA Hannoversche Verkehrs- betriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> • TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH
Daniel Farnung, Wunstorf	Dipl. Volkswirt, stellv. Leiter Referat Klima- schutz, Kompetenzzentrum für Klimawandel, Nachhaltigkeit, Nds. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz	–
Juliane Fuchs ¹ , Hannover	Gewerkschaftssekretärin, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	–



Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats	Beruf, Arbeitgeber	Mitglied im Aufsichtsrat / vergleichbaren Kontrollgremium von:
Silke Gardlo, Neustadt am Rbge.	Vorsitz SPD Regionsfraktion, Ltg. Webportale, Gleichberechtigung und Vernetzung e.V.	• Sparkasse Hannover AöR
Hermann Hane ¹ , Braunschweig	selbstständiger Berater	• NETINERA Deutschland GmbH (stellv. Vorsitz)
Claudia Hopfe, Langenhagen	Volljuristin, freie Texterin	–
Frank Jacobs, Hannover	Kfm. Angestellter, Wienerberger GmbH	• Hanova GEWERBE GmbH (ehem. Union-Boden GmbH)
Linda Katzmarek ¹ , Hannover	Schadensachbearbeiterin, teilstellvertretende Betriebsrätin, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Uwe Köhler ¹ , Sarstedt	freigestellter Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Swantje Michaelen, Hannover	Geschäftsstellenleitung, ADFC Hannover	–
Michaela Michalowitz, Hannover, (ab 27.08.2020)	freiberufliche Sozialwissen- schaftlerin	• TransTec Bauplanungs- und Management- gesellschaft Hannover mbH (Vorsitz) (ab 18.09.2020)
Ernesto Nebot Pomar, Laatzen	selbstständiger Organisations- berater i. R.	• aquaLaatzium Freizeit GmbH (Vorsitz) • Gasnetzgesellschaft Laatzen-Nord mbH • Gasnetzgesellschaft Laatzen-Süd mbH • Kommunale Infrastruktur Laatzen GmbH • TransTec Bauplanungs- und Management- gesellschaft Hannover mbH
Carsten Oppermann ¹ , Hannover	Vorsitz Betriebsrat, ÜSTRA Reisen GmbH	–
Frank Straßburger, Hannover	Referent, Nds. Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung	• TransTec Bauplanungs- und Management- gesellschaft Hannover mbH
Mike Weidemann, Hannover, (bis 27.08.2020)	selbstständiger Kaufmann und Immobilienverwalter	TransTec Bauplanungs- und Management- gesellschaft Hannover mbH (Vorsitz) (bis 27.08.2020)
Eberhard Wicke ² , Hannover	Dipl.-Handelslehrer i. R., Land Niedersachsen	–

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

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

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten 38 Tsd. € Sitzungsgelder.

Vorstand

Mitglieder des Vorstandes	Ausbildung	Mitglied im Aufsichtsrat / vergleichbaren Kontrollgremium von:
Dr. Volkhardt Klöppner (Vorsitz), Hannover	Dipl.-Kaufmann, Dr. rer. Pol.	<ul style="list-style-type: none"> • GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH (stellv. Vorsitz) • Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. – Pas-serelle – KG • Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH • Hannover sauber! der Landeshauptstadt Hannover
Denise Hain (Betrieb und Personal), Hannover	Bürokauffrau	–
Elke Maria van Zadel (Technik, IT und Infrastruktur), Hannover	Dipl.-Ingenieurin	–

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

- einer festen jährlichen Grundvergütung
- einer jährlichen Tantieme, deren Höhe sich da

nach bemisst, inwieweit bestimmte unternehmererfolgsspezifische und persönliche Ziele erreicht wurden, und

- sonstige Vergütungen (Geldwerte Vorteile)
- Vorsorgeaufwendungen für Ruhestandsbezüge

Mitglieder des Vorstandes	Grundvergütung Tsd. €	Tantieme Tsd. €	Sonstige Vergütung Tsd. €	Gesamt Tsd. €	Vorsorgeaufwand für Ruhestandsbezüge Tsd. €	Pensionsverpflichtungen Tsd. €
Dr. Volkhardt Klöppner	270	81	9	360	0	0
Denise Hain	235	71	1	307	0	142*
Elke Maria van Zadel	235	35	2	272	0	0
Gesamt	740	187	12	939	0	142

*Pensionsverpflichtung aus Vorbeschäftigung

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen betragen 876

Tsd. €. Die Pensionsrückstellungen für diesen Personenkreis betragen 19.525 Tsd. €.



4. Honorar des Abschlussprüfers

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind in Höhe von 69 Tsd. € Honorare für Abschlussprüfungsleistungen und 22 Tsd. € für andere Bestätigungsleistungen der EY Ernst & Young GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft enthalten.

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 Versorgung- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG) mit Sitz in Hannover. Die VVG ist eingetragen im Handelsregister Hannover Abt. B unter der Nr. 6692. Der Konzernabschluss der VVG wird nach § 325 HGB beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht und dort bekannt gemacht.

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

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

8. Arbeitnehmerschaft

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres 2020 beschäftigten Arbeitnehmer betrug 2.206, davon waren 1.581 gewerbliche Arbeitnehmer, 625 Angestellte und 101 Auszubildende.

9. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung, die wesentliche finanzielle Auswirkungen haben, haben sich nach Abschluss des Geschäftsjahres 2020 nicht ereignet.

10. Mitteilung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung am 24. April 2020 abgegeben und den Aktionären durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger vom 29. April 2020 und auf der Homepage der Gesellschaft unter uestra.de dauerhaft zugänglich gemacht.

Hannover, den 4. März 2021

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft

- Der Vorstand -

Dr. Volkhardt Klöppner Denise Hain Elke van Zadel

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

	Bruttobuchwerte				Stand am 31.12.2020 €
	Stand am 01.01.2020 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene, konzessionsähnliche Rechte	26.170.479,47	791.871,54	115.139,95	10.070,20	26.857.281,26
2. Geleistete Anzahlungen	1.961.151,37	1.439.771,19	221.972,71	-10.070,20	3.168.879,65
	28.131.630,84	2.231.642,73	337.112,66	0,00	30.026.160,91
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grund- stücksgleiche Rechte und Bauten einschließ- lich der Bauten auf fremden Grundstücken	167.585.047,38	50,12	9.009,84	0,00	167.576.087,66
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	80.489.140,20	3.018,00	191.170,80	0,00	80.300.987,40
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	733.353.442,16	26.571.844,43	5.266.258,95	19.636.481,46	774.295.509,10
4. Technische Anlagen und Maschinen	14.744.071,28	1.250.333,90	23.176,01	205.000,00	16.176.229,17
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	89.063.979,00	1.822.751,91	2.055.090,07	4.165,00	88.835.805,84
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	41.844.251,03	9.745.147,19	0,00	-19.845.646,46	31.743.751,76
	1.127.079.931,05	39.393.145,55	7.544.705,67	0,00	1.158.928.370,93
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.599.529,24	204.300,00	0,00	0,00	6.803.829,24
2. Beteiligungen	8.321.635,69	0,00	0,00	0,00	8.321.635,69
3. Sonstige Ausleihungen	2.570,39	0,00	386,54	0,00	2.183,85
	14.923.735,32	204.300,00	386,54	0,00	15.127.648,78
	1.170.135.297,21	41.829.088,28	7.882.204,87	0,00	1.204.082.180,62



Abschrei- bungen Stand am 01.01.2020 €	Zugänge €	Abgänge €	Nettobuchwerte		Vorjahr €
			Stand am 31.12.2020 €	Stand am 31.12.2020 €	
484.778,13 I 23.294.952,01	0,00 I 1.011.516,02	0,00 I 114.720,69	484.778,13 I 24.191.747,34	2.180.755,79	2.390.749,33
0,00 I 0,00	0,00 I 0,00	0,00 I 0,00	0,00 I 0,00	3.168.879,65	1.961.151,37
484.778,13 I 23.294.952,01	0,00 I 1.011.516,02	0,00 I 114.720,69	484.778,13 I 24.191.747,34	5.349.635,44	4.351.900,70
79.428.800,94 I 54.999.396,40	0,00 I 1.761.184,73	0,00 I 1.871,02	79.428.800,94 I 56.758.710,11	31.388.576,61	33.156.850,04
40.467.813,63 I 32.094.457,04	0,00 I 1.543.296,04	113.542,56 I 77.628,24	40.354.271,07 I 33.560.124,84	6.386.591,49	7.926.869,53
225.527.276,54 I 165.598.756,75	0,00 I 21.821.502,65	0,00 I 5.259.722,60	225.527.276,54 I 182.160.536,80	366.607.695,76	342.227.408,87
906.794,11 I 10.467.591,61	0,00 I 720.010,21	0,00 I 23.176,01	906.794,11 I 11.164.425,81	4.105.009,25	3.369.685,56
28.320.538,54 I 52.084.053,64	0,00 I 3.307.307,53	0,00 I 2.047.567,53	28.320.538,54 I 53.343.793,64	7.171.473,66	8.659.386,82
0,00 I 0,00	0,00 I 0,00	0,00 I 0,00	0,00 I 0,00	31.743.751,76	41.844.251,03
374.651.223,76 I 315.244.255,44	0,00 I 29.153.301,16	113.542,56 I 7.409.965,40	374.537.681,20 I 336.987.591,20	447.403.098,53	437.184.451,85
5.533.867,53	0,00	0,00	5.533.867,53	1.269.961,71	1.065.661,71
3.012.000,00	0,00	0,00	3.012.000,00	5.309.635,69	5.309.635,69
0,00	0,00	0,00	0,00	2.183,85	2.570,39
8.545.867,53	0,00	0,00	8.545.867,53	6.581.781,25	6.377.867,79
375.136.001,89 I 347.085.074,98	0,00 I 30.164.817,18	113.542,56 I 7.524.686,09	375.022.459,33 I 369.725.206,07	459.334.515,22	447.914.220,34

I = erhaltene Investitionszuschüsse

Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Beteiligungsunternehmen	Anteil am Kapital	Anteile gehalten von	Eigenkapital Tsd. €	Ergebnis Tsd. €
unmittelbare Beteiligungen				
1. ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	1.645 ³⁾	-246 ^{2) 3)}
2. TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	2.875 ³⁾	229 ³⁾
3. protec service GmbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	337 ³⁾	1.121 ^{2) 3)}
4. RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	100 ³⁾	282 ^{2) 3)}
5. Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	1.503 ³⁾	160 ³⁾
6. Fahrgastmedien Hannover GmbH, Hannover	90 %	ÜSTRA	178 ¹⁾	-49 ¹⁾
7. X-CITY MARKETING Hannover GmbH, Hannover	50 %	ÜSTRA	12.461 ³⁾	1.476 ³⁾
8. TaxiBus Vertriebs- und Vermittlungsgesellschaft mbH, Hannover	50 %	ÜSTRA	479 ³⁾	20 ³⁾
9. GVH - Großraum-Verkehr Hannover GmbH, Hannover	33 %	ÜSTRA	493 ⁴⁾	-633 ⁴⁾
10. Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. – Passerelle – KG, Hannover	30 %	ÜSTRA	26.876 ³⁾	404 ³⁾
mittelbare Beteiligungen				
11. FM Hannover GmbH Facilitymanagement, Hannover	30 %	3	440 ³⁾	415 ³⁾

¹⁾ vorläufiger Jahresabschluss 2020

³⁾ Jahresabschluss 2020

²⁾ vor Ergebnisabführung aufgrund Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag

⁴⁾ Jahresabschluss 2019

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Hannover, 4. März 2021

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Dr. Volkhardt Klöppner Denise Hain Elke van Zadel



Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die in Abschnitt 5. des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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.

Nachfolgend beschreiben wir den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt:

Umsatzrealisierung aus Beförderungsleistungen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen im Tarifgebiet des Großraum-Verkehr Hannover (GVH) unterliegen einem Poolausgleich unter den am GVH beteiligten Verkehrsträgern. Zur Ermittlung der voraussichtlichen Höhe dieses Poolausgleichs für das Geschäftsjahr 2020 schätzen die gesetzlichen Vertreter den Anteil der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA) an den gesamten Tarifeinnahmen im GVH ein.

Vor dem Hintergrund der materiellen Bedeutung der Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen und der vorhandenen Ermessensspielräume bei der Bestimmung der Höhe des Poolausgleichs erachten wir die Prüfung der Umsatzrealisierung aus Beförderungsleistungen im Rahmen unserer Prüfung als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern der ÜSTRA implementierten Prozess sowie die Bilanzierungs- und Bewertungsvorgaben zur Umsatzrealisierung aus Beförderungsleistungen analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte verschafft. Wir haben die in der internen Bilanzierungsrichtlinie konkretisierten Bilanzierungsvorgaben unter Berücksichtigung der handelsrechtlichen Vorschriften gewürdigt.

Wir haben die Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der Höhe des Poolausgleichs zu den vertraglichen Regelungen zum Poolausgleich abgestimmt und die Annahmen für den Gesamtpool des GVH und die auf die ÜSTRA entfallenden Fahrgäste beurteilt, indem wir unter anderem die von der Region Hannover geschätzten Tarifeinnahmen im GVH-Verkehrsgebiet für das Jahr 2020 als Prüfungsnachweis eingeholt haben. Weiterhin haben wir bei der Beurteilung der Annahmen die unterjährigen Poolausgleichsrechnungen für das Geschäftsjahr 2020 sowie die Endabrechnung des Poolausgleichs für das Geschäftsjahr 2019 berücksichtigt.

Insgesamt haben sich aus unseren Prüfungshandlungen hinsichtlich der Umsatzrealisierung aus Be-

förderungsleistungen keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der Umsatzrealisierung aus Beförderungsleistungen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Anhang im Abschnitt II.1. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie Abschnitt II.3. „Angaben zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung“.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats nach § 171 Abs. 2 AktG verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Angaben in der Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 2 und 5 HGB in Abschnitt 5. des Lageberichts, ferner den „Nachhaltigkeitsbericht“ und den „Nichtfinanziellen Bericht“ gemäß CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben. Des Weiteren umfassen die sonstigen Informationen den Bericht des Aufsichtsrats nach § 171 Abs. 1 AktG, der uns nach Erteilung des Bestätigungsvermerks voraussichtlich zur Verfügung gestellt wird.

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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handels-



rechtlichen 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 sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter 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 sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und

Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben;

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern 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 bedeutende 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 der Gesellschaft;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf

Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutenden 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 Mängel im internen Kontrollsystem, 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 die hierzu getroffenen 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. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei UESTRA_AG_JA+LB_ESEF_2021_03_01.xhtml 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 beigefügten 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lage-

berichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind 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 sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, 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.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Jahresabschluss und geprüften Lagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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 Prüfungshandlungen 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 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.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 27. August 2020 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden

am 6. November 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2017 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. Wir haben folgende Leistungen zusätzlich zur Abschlussprüfung für das geprüfte Unternehmen bzw. für die von diesem beherrschten Unternehmen erbracht:

- Gesetzlich vorgeschriebene und nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Finanzinformationen sowie Durchführung vereinbarter Untersuchungshandlungen

Verantwortliche Wirtschaftsprüfer

Die für die Prüfung verantwortlichen Wirtschaftsprüfer sind Olaf Boelsems und Manda Vuk.

Hannover, 4. März 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Boelsems
Wirtschaftsprüfer

Vuk
Wirtschaftsprüferin



Bericht des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung über das Geschäftsjahr 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung des Vorstands kontinuierlich überwacht und beratend begleitet. Er war in alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen unmittelbar eingebunden.

Der Aufsichtsrat hat sich während des Geschäftsjahres durch schriftliche und mündliche Berichte des Vorstands regelmäßig, zeitnah und umfassend über die Geschäftslage unter Berücksichtigung der Risiken der Unternehmenstätigkeit und des damit zusammenhängenden Risikomanagements sowie über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, über die Personalsituation, über den Geschäftsverlauf der Gesellschaft sowie über Investitionsvorhaben und grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik unterrichten lassen. Darüber hinaus hat er vom Vorstand in den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse unter dem Tagesordnungspunkt „Bericht des Vorstands“ jeweils umfassend Informationen über die das Unternehmen aktuell betreffenden Angelegenheiten erhalten.

Detailliert wurden Fragen der künftigen Finanz-, Investitions- und Personalplanung erörtert und – teilweise unter Beteiligung von Referenten – vertieft. Alle wesentlichen Geschäftsvorfälle, insbesondere alle Maßnahmen, die nach Gesetz oder Satzung der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, wurden geprüft, ausführlich erörtert und – sofern erforderlich – entschieden. Soweit für Geschäftsführungsmaßnahmen nach Gesetz oder anderen Regelungen eine Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich war, hat der Aufsichtsrat dazu ausführliche schriftliche Informationen vom Vorstand erhalten und den vorgelegten Geschäftsführungsmaßnahmen nach ausgiebiger vorheriger Prüfung seine Zustimmung erteilt. Der Aufsichtsrat hat alle Berichte des Vorstands geprüft, in seinen Sitzungen umfassend erörtert und mit dem Vorstand beraten sowie die erforderlichen Entscheidungen getroffen.

Zu eigenen Maßnahmen des Aufsichtsrats gemäß § 111 Abs. 2 Satz 1 AktG (z. B. Einsicht in Bücher und Schriften der Gesellschaft) bestand keine Veranlas-

sung. Die Überprüfung der Geschäftsführung der ehemaligen Vorstandsmitglieder Neiß und Lindenberg durch externe Berater gemäß § 111 Abs. 2 Satz 2 AktG sowie die rechtliche Beratung und Begleitung der Gesellschaft im Zusammenhang mit sämtlichen beschlossenen Maßnahmen betreffend die o.g. ehemaligen Vorstandsmitglieder, die in 2017 durch den Aufsichtsrat beauftragt wurden, dauerten in 2020 weiter an (siehe im Einzelnen unter „Schwerpunkte der Überwachung und Beratung“). Sonderberichte des Vorstands nach § 90 Abs. 3 AktG wurden im Geschäftsjahr 2020 nicht erbeten, da der Aufsichtsrat aufgrund der umfassenden Regelberichterstattung keine Veranlassung dazu sah.

Darüber hinaus hielt der Vorsitzende des Aufsichtsrats umfassenden Kontakt zu dem Vorstandsvorsitzenden und den weiteren Mitgliedern des Vorstands. In zahlreichen Gesprächen wurden alle wichtigen Ereignisse und Fragen der Geschäftstätigkeit und der Unternehmensstrategie besprochen.

Im Berichtsjahr haben der Aufsichtsrat und die Ausschüsse des Aufsichtsrats insgesamt 24 Sitzungen, so im Einzelnen:

Verkehrs- und Bauausschuss	3 Sitzungen,
Finanz- und Prüfungsausschuss	4 Sitzungen,
Beteiligungs-ausschuss	4 Sitzungen,
Präsidialausschuss	8 Sitzungen und
Aufsichtsratsplenum	5 Sitzungen,

abgehalten und dabei auch die Ordnungs- und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung des Vorstands geprüft und erörtert.

Mit Ausnahme von Herrn Weidemann (keine von 3 Sitzungen bis zu seinem Ausscheiden am 27.08.2020) hat kein Aufsichtsratsmitglied im Be-

richtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsratsplenums teilgenommen.

Die Beschlüsse des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse erfolgten in den Monaten April bis August vor dem Hintergrund der COVID 19-Pandemie im schriftlichen Verfahren nach vorheriger Behandlung jeweils im Rahmen von Telefonkonferenzen. Nach entsprechender Satzungsanpassung, wonach auch Videokonferenzen oder eine vergleichbare Form der Zusammenkunft des Aufsichtsrats, die ein gegenseitiges Hören und Sehen der Mitglieder ermöglicht, neben der physischen Präsenzsitzung als Sitzung gelten, erfolgten die Beschlüsse des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse wieder in Sitzungen im Sinne der Satzung.

Schwerpunkte der Überwachung und Beratung

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Berichtsjahr waren neben der Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses für das Jahr 2019 die Überwachung der wirtschaftlichen Entwicklung der ÜSTRA und ihrer Töchter im Berichtszeitraum vor allem im Hinblick auf die folgenden Themen:

- Der Aufsichtsrat hat sich zum Verfahrensstand und weiteren Vorgehen der Prüfung der Angemessenheit der Vergütung von Betriebsratsmitgliedern informieren lassen. (Sitzungen am 21.02.2020 und 24.04.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich über den Sachstand des Klageverfahrens in Sachen Hybridbusförderung 2017 informieren lassen (Sitzungen am 21.02.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich zu den Themen Fahrausweisprüfdienst und ÖDA-Revision informieren lassen (Sitzungen am 21.02.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich die aus dem 10-Punkte-Programm der Region Hannover zur Verkehrswende ergebenden konkreten Ableitungen für die ÜSTRA erläutern und sich über die langfristige Finanzierung von Stadtbahnen und Bussen informieren lassen (Sitzungen am 21.02.2020).
- Der Aufsichtsrat hat der Gründung der Fahrgast-
- medien Hannover GmbH sowie der Bestellung der Geschäftsführer dieser Gesellschaft zugestimmt (Sitzungen am 20./21.02.2020).
- Der Aufsichtsrat hat der außerplanmäßigen Zuführung zu den mittelbaren Pensionsverpflichtungen zugestimmt (Sitzungen am 20./21.02.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich zum Sachstand Digitalisierung, Verkehrstechnik und WLAN in Bussen informieren lassen (Sitzungen am 20./21.02.2020, 24.04.2020, 03.07.2020, 28./29./30.10.2020, 04.12.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich über den Sachstand des Projektes TW 4000 informieren lassen. (Sitzungen am 22./23./24.04.2020, 03.07.2020, 02./03./04.12.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich über den Sachstand des Projektes Neubau Betriebshof Glocksee informieren lassen. (Sitzungen am 20./21.02.2020, 22./23./24.04.2020, 03.07.2020, 28./29./30.10.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich über den Sachstand des Projektes Kooperation ÜSTRA/regiobus informieren lassen. (Sitzungen am 21.02.2020, 29./30.10.2020, 03./04.12.2020).
- Der Aufsichtsrat hat die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung beraten und beschlossen (Sitzungen am 23./24.04.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich über den Jahresbericht der Internen Revision 2019 und den Jahresbericht Compliance 2019 informieren lassen und diesen zur Kenntnis genommen (Sitzungen am 23./24.04.2020).
- Der Aufsichtsrat hat den Beteiligungsbericht 2019 sowie den Bericht über den Jahresabschluss 2019 und den Wirtschaftsplan 2020 der ÜSTRA Reisen GmbH zur Kenntnis genommen (Sitzungen am 23./24.04.2020).
- Der Aufsichtsrat hat zur Zielerreichung des Vorstandes für 2019 Beschluss gefasst (Sitzungen am 23./24.04.2020).
- Der Aufsichtsrat hat der Kostenerhöhung und



der Mittelumschichtung zur Erneuerung der Gleise und Weichen auf dem Betriebshof Glocksee, Bauabschnitt IV, zugestimmt (Sitzungen am 23./24.04.2020).

- Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich über den Sachstand Coronavirus und die Arbeit des Krisenstabes informieren lassen und zur Kenntnis genommen (Sitzungen am 24.04.2020; 03.07.2020, 27.08.2020, 30.10.2020 und 17.11.2020).
- Der Aufsichtsrat hat der Tarifmaßnahme Großraum-Verkehr Hannover zum 01.01.2021 zugestimmt (Sitzungen am 07.03.2020).
- Der Aufsichtsrat hat dem aktualisierten Projektumfang der Ladeinfrastruktur und Elektrobusse und der daraus resultierenden Erhöhung des Eigenanteils für das Projekt „Umstellung des ÜSTRA Busnetzes auf Elektrobusse im Innenstadtbereich mit Schnellladung im Betrieb“ zugestimmt (Sitzungen am 03.07.2020).
- Der Aufsichtsrat hat der Beschaffung von sieben Hybrid-Gelenkbussen und drei Elektro-Gelenkbussen im Zuge der Umsetzung von zwei Maßnahmen des 10-Punkte-Programms der Region Hannover zur Verkehrswende zugestimmt (Sitzungen am 03.07.2020).
- Der Aufsichtsrat hat zugestimmt, den bargeldlosen Fahrkartenverkauf in Bussen einzuführen (Sitzungen am 03.07.2020).
- Der Aufsichtsrat hat den Erfahrungsbericht zum Einsatz der neuen eCitaro-Elektrobusse entgegengenommen (Sitzungen am 03.07.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich das On-Demand-Vorhaben „sprinti“ vorstellen lassen (Sitzungen am 03.07.2020).
- Der Aufsichtsrat hat sich zum Thema Rissbildung TW 2000 informieren lassen (Sitzungen am 03.07.2020, 29./30.10.2020).
- Der Aufsichtsrat hat hinsichtlich seiner inneren Ordnung nach personellem Wechsel im Aufsichtsrat beschlossen (Beschlussfassung im schriftlichen Umlauf im September 2020).

• Der Aufsichtsrat hat sich über die Gründung der steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH informieren lassen und der Gründung sowie der Bestellung der Geschäftsführer dieser Gesellschaft zugestimmt (Sitzungen am 29./30.10.2020, 17.11.2020, 03./04.12.2020).

• Der Aufsichtsrat hat sich zum Thema Nachtragsverhandlungen Sanierung Hohes Ufer informieren lassen (Sitzung am 17.11.2020).

• Der Aufsichtsrat hat sich zum Thema Digitalisierungsstrategie informieren lassen (Sitzungen am 02./03./04.12.2020).

• Der Aufsichtsrat hat sich zum Thema Fahrkartenautomaten informieren lassen (Sitzung am 04.12.2020).

• Der Aufsichtsrat hat dem Wirtschaftsplan 2021 und der Vorab-Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Konzernabschlussprüfers zugestimmt und die Mittelfristplanung 2022-2025 zur Kenntnis genommen (Sitzungen am 03./04.12.2020).

Deutscher Corporate Governance Kodex

Im Geschäftsjahr 2020 haben Vorstand und Aufsichtsrat am 24.04.2020 die Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 Abs. 1 AktG unterzeichnet. Aufgrund der Aktionärsstruktur des Unternehmens, des damit verbundenen geringen Streubesitzes und der Tatsache, dass die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ausschließlich einen regionalen Bezug hat, wurde nach eingehender Beratung beschlossen, den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht zu folgen. Einwände des Abschlussprüfers gegen die Entsprechenserklärung wurden nicht erhoben. Die aktuelle Entsprechenserklärung kann auf der Internetseite der Gesellschaft unter uestra.de eingesehen werden.

Jahresabschluss und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020

Die von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss 2020 gewählte und vom Aufsichtsrat beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, Niederlassung Hannover hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss zum 31.12.2020 einschließlich Lagebericht über das Geschäftsjahr 2020 sowie den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss zum 31.12.2020 einschließlich Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2020 geprüft und beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat eine Vorprüfung des Jahresabschlusses mit Lagebericht, des Konzernabschlusses mit Konzernlagebericht und des gesonderten nichtfinanziellen Konzernberichts durchgeführt und in seiner Sitzung am 29.04.2021 zusammen mit dem Vorstand die beiden Prüfungsberichte mit dem Abschlussprüfer erörtert.

Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung hat der Finanz- und Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat die Billigung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses empfohlen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss mit Lagebericht, den Konzernabschluss mit Konzernlagebericht, die jeweiligen Prüfungsberichte und den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht seinerseits sorgfältig geprüft und in seiner Sitzung am 30.04.2021 zusammen mit dem Vorstand und in Gegenwart des Abschlussprüfers intensiv erörtert sowie den Bericht des Abschlussprüfers über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung entgegengenommen.

Wesentliche Schwächen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems hat der Abschlussprüfer nicht festgestellt.

Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zugestimmt, keine Einwände gegen den Jahresabschluss mit Lagebericht, den Konzernabschluss mit Konzernlagebericht und den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht erhoben und den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am 30.04.2021 gebilligt.

Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats

Aufgrund wirksamer Amtsniederlegung des als Anteilseignervertreter gewählten Mitglieds des Aufsichtsrats Herrn Mike Weidemann zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung 2020 wurde Frau Michaela Michalowitz mit Wirkung ab Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 27. August 2020 für den Rest der ursprünglichen Amtszeit von Herrn Weidemann, d.h. bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 beschließt, als Nachfolgerin gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand ebenso wie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der ÜSTRA und den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats für die im Geschäftsjahr 2020 geleistete erfolgreiche Arbeit.

Hannover, den 30. April 2021

Aufsichtsrat der
ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Ulf-Birger Franz

