



# **ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft**

Konzernzwischenabschluss  
zum 30. Juni 2020

und

Konzernzwischenlagebericht für  
den Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2020

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>Konzernzwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020 .....</b>	<b>3</b>
<b>Verkürzter Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2020 .....</b>	<b>22</b>
▪ Konzernbilanz zum 30. Juni 2020 .....	22
▪ Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2020.....	24
▪ Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung zum 30. Juni 2020.....	25
▪ Konzern-Kapitalflussrechnung für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020.....	26
▪ Verkürzter Konzernanhang für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020.....	27
<b>Versicherung der gesetzlichen Vertreter .....</b>	<b>38</b>

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft, Hannover**

**Konzernzwischenlagebericht für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2020**

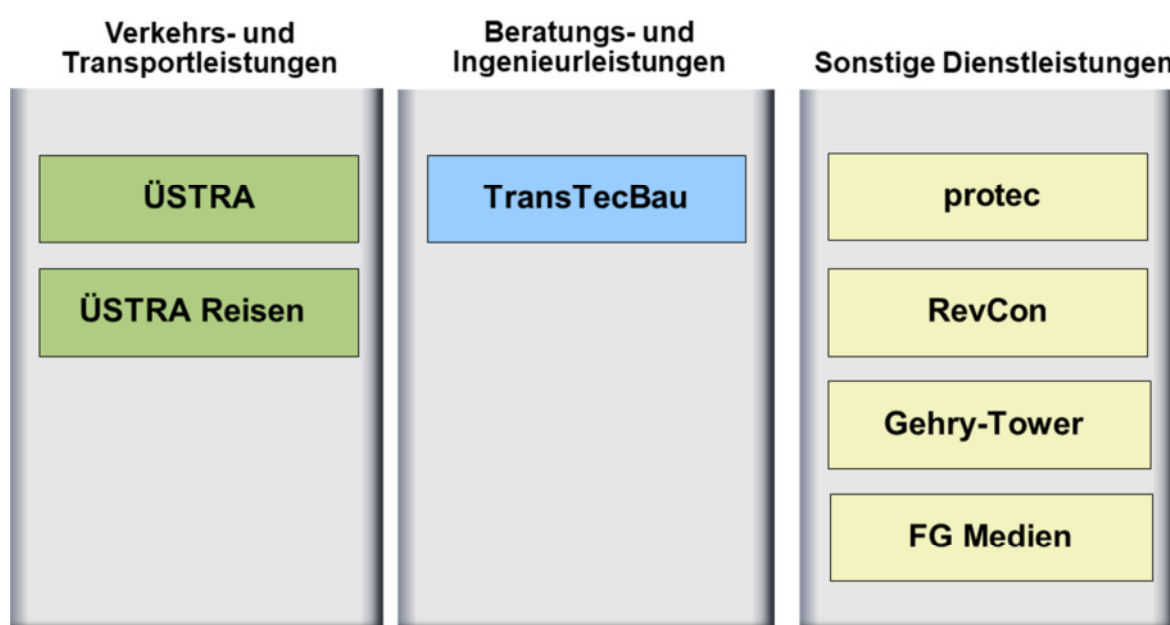
**Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Grundlagen des Konzerns .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Wirtschaftsbericht 1. Halbjahr 2020 .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im 1. Halbjahr 2020 .....</b>	<b>7</b>
2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen .....	7
2.2.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen .....	10
2.2.3 Sonstige Dienstleistungen .....	11
<b>2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im 1. Halbjahr 2020.....</b>	<b>12</b>
2.3.1 Ertragslage.....	12
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage .....	14
<b>3. Chancen- und Risikobericht der künftigen Entwicklung im 2. Halbjahr 2020 .....</b>	<b>16</b>
<b>3.1 Chancen- und Risikomanagementsystem .....</b>	<b>16</b>
<b>3.2 Verkehrs- und Transportleistungen .....</b>	<b>16</b>
3.2.1 ÜSTRA.....	16
3.2.2 ÜSTRA Reisen.....	17
<b>3.3 Beratungs- und Ingenieurleistungen .....</b>	<b>17</b>
3.3.1 TransTecBau .....	17
<b>3.4 Sonstige Dienstleistungen.....</b>	<b>18</b>
3.4.1 protec.....	18
3.4.2 RevCon .....	18
3.4.3 Gehry-Tower .....	18
<b>3.5 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Prognosebericht zur Entwicklung im 2. Halbjahr 2020 .....</b>	<b>19</b>
<b>4.1 Verkehrs- und Transportleistungen .....</b>	<b>19</b>
4.1.1 ÜSTRA.....	19
4.1.2 ÜSTRA Reisen.....	20
<b>4.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen .....</b>	<b>20</b>
4.2.1 TransTecBau .....	20
<b>4.3 Sonstige Dienstleistungen.....</b>	<b>20</b>
4.3.1 protec.....	20
4.3.2 RevCon .....	20
4.3.3 Gehry-Tower .....	20

## 1. Grundlagen des Konzerns

Der Konsolidierungskreis des Konzerns der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover (ÜSTRA), hat sich im Berichtszeitraum nicht verändert. Die Tochtergesellschaft Fahrgastmedien Hannover GmbH, Hannover, (FG Medien) wurde im ersten Halbjahr 2020 gegründet, wird aber zum 30. Juni 2020 nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen. Bis Jahresende 2020 soll voraussichtlich ein Anteil an der Fahrgastmedien Hannover GmbH an die regiobus Hannover GmbH, Hannover (regiobus), veräußert werden.

Der ÜSTRA Konzern ist in drei Segmente gegliedert:



Die wirtschaftlich höchste Bedeutung kommt dem Segment „Verkehrs- und Transportleistungen“ zu. Innerhalb dieses Segments wird die ÜSTRA als wirtschaftlich mit Abstand bedeutendste Einheit separat betrachtet, ebenfalls diesem Segment wird die ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover (ÜSTRA Reisen) zugeordnet. Das Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ beinhaltet die Geschäftstätigkeit der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover (TransTecBau). Das Segment „Sonstige Dienstleistungen“ umfasst die Aktivitäten der protec service GmbH, Hannover (protec), der RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover (RevCon), der Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover (Gehry-Tower) sowie der FG Medien.

## **2. Wirtschaftsbericht 1. Halbjahr 2020**

### **2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung**

Das Jahr 2020 startete zunächst mit einer belebten Wirtschaftsaktivität. Die positiv verhaltene Entwicklung der Beschäftigung aus 2019 setzte sich fort, die Arbeitslosigkeit entwickelte sich seitwärts. Die industriellen Aufträge, Umsätze und Produktion der deutschen Wirtschaft waren im Januar kräftig gestiegen. Es zeichnete sich eine merkliche konjunkturelle Belebung für das erste Quartal 2020 ab.

Bedingt durch die Ausbreitung von Covid-19 und den Lockdown Mitte März konnte sich dieser Trend jedoch nicht fortsetzen und die Wirtschaftsentwicklung verläuft seitdem deutlich gedämpfter. Das Corona-Virus führt der deutschen Wirtschaft erheblichen Schaden zu; die Unternehmen in Deutschland sind von den Auswirkungen der Pandemie hart getroffen. Insbesondere der Nachfragerückgang und die daraus resultierenden Liquiditätsengpässe infolge der Pandemie setzen den Unternehmen zu.

Viele Unternehmen reagierten darauf personalpolitisch mit Kurzarbeit und nahmen die Hilfe der Bundesregierung in Form von staatlichen Hilfen in Anspruch, um momentan Arbeitsplätze zu erhalten und Insolvenzen zu vermeiden. Lt. BMWi setzte im Juni gut jedes vierte Unternehmen Kurzarbeit ein oder plante diese zu nutzen, während im April noch rund jedes dritte Unternehmen von dieser Möglichkeit Gebrauch machte.

Viele Unternehmen reagierten zudem mit einem Abbau von Überstunden und Urlaub, dem Ausbau von Telearbeit oder der Verkürzung der Arbeitszeit auf die Pandemie. Auch wenn diese Maßnahmen in vielen Unternehmen die Beschäftigung sicherten, mussten einige Unternehmen zum Teil bereits Stellen abbauen.

Nach einem beispiellosen wirtschaftlichen Einbruch im April geht es seit Mai mit der deutschen Wirtschaft wieder aufwärts. Der konjunkturelle Tiefpunkt scheint vorerst durchschritten.

Die Corona-Pandemie hat nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes (Destatis) auch die aktuelle Preiserhebung für die Verbraucherpreisstatistik beeinflusst, weil zum Beispiel Geschäfte geschlossen waren oder nur unter Auflagen öffnen konnten. Daher sieht sich die Verbraucherpreisstatistik vermehrt mit Preisausfällen konfrontiert. Trotz solcher Einschränkungen bei der Vororterhebung konnte die Qualität des Verbraucherpreisindex jedoch weiterhin gewährleistet werden.

Des Weiteren erfolgte mit dem Berichtsmonat Januar 2019 eine Umstellung des Verbraucherpreisindex vom Basisjahr 2010 auf das Basisjahr 2015. Danach lagen die Verbraucherpreise zum 30. Juni 2020 nur um 0,2 % höher als im Juni 2019, vor allem infolge der Preisrückgänge bei Energieprodukten (-6,2 %).

Im Juni 2020 gingen insbesondere die Preise für Heizöl (-26,5 %) und Kraftstoffe (-15,1 %) gegenüber dem Vorjahresmonat nochmals zurück, hingegen stiegen die Strompreise wieder an (+4,1 %). Zudem erhöhten sich die Preise für Nahrungsmittel überdurchschnittlich um 4,4 %. Teurer wurden vor allem Obst (+11,1 %) sowie Fleisch und Fleischwaren (+8,2 %).

Die Inflationsrate – gemessen am Verbraucherpreisindex (VPI) – lag im Juni 2020 bei 0,9 %. Dabei wirkten sich die deutlichen Preisrückgänge bei Energieprodukten gegenüber dem Vorjahresmonat dämpfend auf die Inflationsrate aus: Ohne Berücksichtigung der Preise für Energieprodukte hätte die Inflationsrate im Juni 2020 bei +1,6 % gelegen, ohne Energieprodukte und Nahrungsmittel nur bei +1,3 %.

*„Der Arbeitsmarkt ist wegen der Corona-Pandemie weiterhin unter Druck. Der massive Einsatz von Kurzarbeit stabilisiert aber den Arbeitsmarkt.“*, sagte der Vorstandsvorsitzende der Bundesagentur für Arbeit (BA), Detlef Scheele, anlässlich einer Pressekonferenz am 01.07.2020 in Nürnberg.

Gegenüber dem Vorjahr waren im Juni 2020 bundesweit 637.000 mehr Menschen arbeitslos gemeldet. Die Arbeitslosenquote im Juni 2020 beträgt 6,2 %. Im Vergleich zum Juni des vorigen Jahres hat sie sich um 1,3 Prozentpunkte erhöht.

Im Bezirk der Agentur für Arbeit Hannover lag die Arbeitslosenquote im Juni 2020 bei 7,9 % (Vorjahr: 6,4 %).

Ebenfalls Corona bedingt ist es im 1. Halbjahr 2020 zu massiven Fahrgastrückgängen im ÖPNV gekommen, nachdem im Jahr 2019 die bundesweiten Fahrgastzahlen noch leicht angestiegen waren.

Mit Inkrafttreten der Ausgangsbeschränkungen ab 15. März sank das bundesweite Fahrgastaufkommens auf rund 20 % des sonst üblichen Niveaus. Im Juni war man zwar wieder bei durchschnittlich 40 bis 50 % der Fahrgäste angekommen, aber diese kommen nur langsam in die Busse und Bahnen zurück. Das heißt, die Einnahmen der Verkehrsunternehmen werden in 2020 deutlich geringer als kalkuliert ausfallen.

Trotz dieser verminderten Nachfrage wird aufgrund der politisch aktuell geltenden Mindest-Abstandsregeln in den Bussen und Stadtbahnen eine deutlich höhere Anzahl an Fahrzeugen eingesetzt. Aus Sicht des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen ist eine solche Situation unternehmerisch dauerhaft nicht finanzierbar. Der VDV hatte daher den jüngsten Beschluss der Konferenz der Verkehrsminister/innen zur finanziellen Beteiligung der Länder am ÖPNV-Rettungsschirm ausdrücklich begrüßt, aber zugleich auch eine schnelle Umsetzung und ausreichende Flankierung durch die Länder gefordert. Der Bund hatte bereits Anfang Juni seinerseits eine Beteiligung von 2,5 Milliarden Euro am Rettungsschirm beschlossen.

Auch das Ziel der Branche, die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 um 30 % zu steigern, wird kein Selbstläufer sondern unter diesen veränderten Randbedingungen ein noch größerer Kraftakt. Mit einer bundesweiten VDV-Kampagne „#BesserWeiter“ soll den Menschen die momentane diffuse Angst vor einem erhöhten Infektionsrisiko genommen und die Stärken des ÖPNV herausgestellt werden.

Daneben sind nach wie vor schnellere und umfangreichere Investitionen in den Ausbau sowie die Grunderneuerung des ÖPNV notwendig, wobei eine langfristige und verlässliche Finanzierungsperspektive über Bund und Länder hinweg ebenso wichtig ist, wie die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren.

## **2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im 1. Halbjahr 2020**

### **2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen**

#### **2.2.1.1 ÜSTRA**

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

Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr war es auch Aufgabe der ÜSTRA in den Zeiten des Lockdowns in enger Abstimmung mit der Region von Mitte März bis Anfang Mai einen stabilen und zuverlässigen Betrieb nachhaltig aufrecht zu erhalten. Hierfür wurden ca. 80 % der sonst üblichen Angebotsleistung erbracht. Dabei gehörte es zum Selbstverständnis der ÜSTRA, den Empfehlungen des social distancing nachzukommen. Zum Schutz der Kundinnen und Kunden sowie der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurde in den Fahrzeugen der Fahrgastraum durch geeignete Schutzmaßnahmen vom Fahrerarbeitsplatz getrennt. Der Einstieg an der vorderen Tür sowie das Bezahlen in den Bussen wurde bis auf weiteres eingestellt. In den Straßenbahnen TW 6000 wurden ebenfalls die vordersten Türen gesperrt und zusätzlich mit einem Gitter im Innenraum der Bereich um den Fahrerstand unzugänglich gemacht. So leistet die ÜSTRA auch in diesen schwierigen Zeiten weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie zum Klima- und Gesundheitsschutz in der Region Hannover.

Die Auswirkungen der Pandemie werden jedoch einen deutlichen Einfluss auf die Ertrags- und Liquiditätssituation der ÜSTRA in 2020 haben. Homeoffice, Kurzarbeit, geschlossene Schulen, abgesagte Veranstaltungen und auch Quarantäne führen zu einer stark reduzierten Nachfrage bei den Verkehrsunternehmen im Großraum-Verkehr Hannover GmbH, Hannover (GVH). Durch diesen Fahrgastrückgang ist insbesondere die Einnahmensituation (Tarif- und Tarifersatzeinnahmen) betroffen, welche in der Planung noch von durchschnittlich ca. 15 Mio. € pro Monat ausging. Gegenläufige Effekte auf der

Kostenseite, insbesondere durch Einsparungen bei Strom- und Dieserverbrauch, werden diese, ebenso wie die im Mai angemeldete Kurzarbeit, nicht kompensieren können. Auch mit der Aussicht auf das damit verbundene deutlich höhere Defizit bei der ÜSTRA sagte der Aufsichtsratsvorsitzende der ÜSTRA, Ulf-Birger Franz, jedoch zu, dass dieses auf jeden Fall von der Region ausgeglichen wird. Er betonte: „Wir wollen weiterhin in den Nahverkehr investieren. Der Trend zum klimafreundlichen Verkehr wird anhalten.“

Dies wird auch mit dem am 28. April 2020 durch die Regionsversammlung beschlossenen 10-Punkte-Plan der Region Hannover zur Verkehrswende in Hannover deutlich:

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 hannoversche Bahnhof saniert und ausgebaut werden.
7. Neue S-Bahn-Stationen und zusätzliche Züge sollen geprüft bzw. zum Einsatz kommen.
8. 10.000 zusätzliche Bike & Ride-Plätze sollen geschaffen werden.
9. Weitere mehrgeschossige Park & Ride-Anlagen sollen entstehen und mit Navigations-Apps noch besser verknüpft werden.
10. Neue Tarifangebote wie Senioren-Netzkarte, Partner-Karte und Jugend-Netzkarte für Azubis sollen eingeführt werden.

Das Programm dient letztendlich 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. Ebenfalls im Kontext des Klimaschutzrahmenprogramms wird die ÜSTRA bis Ende des Jahres 2023 innerhalb der Umweltzone Hannover auch mit Bussen komplett elektrisch fahren. Das Gesamtinvestitionsvolumen liegt bei ca. 56,3 Mio. €, wobei der voraussichtliche ÜSTRA-Investitions-Eigenanteil ca. 28,8 Mio. € betragen wird.

Um den Zugang zum ÖPNV in der Zukunft möglichst einfach zu gestalten, soll die GVH-App im 2. Halbjahr 2020 neu gestaltet am Markt platziert werden. Wesentliche



Neuerungen sind der Kauf des kompletten GVH-Fahrkartenangebotes inkl. des Kaufs einer persönlichen Monatskarte über dieses Medium. Die Erweiterung um die Zahlungsmittel PayPal, Apple Pay sowie Google Pay ist ebenso vorgesehen wie ein Kreditkarten-Scan. Über eine personalisierbare Startseite wird es deutliche Verbesserungen im Rahmen der Fahrplanauskunft und eine schlankere Anbindung zu weiteren Modalen wie Stadtmobil und Hallo Taxi geben. Entsprechende Informationsabrufe bzw. Services über das Smartphone werden bzw. sind in den Bussen über ein kostenloses WLAN für Fahrgäste möglich. Ein entsprechender Service in den Stadtbahnen wird umfänglich voraussichtlich in 2024 verfügbar sein. Die bei ca. 6 Mio. € liegenden Gesamtprojektkosten dafür werden vom Land Niedersachsen mit knapp 4,6 Mio. € bezuschusst.

Flankierend soll bis Anfang 2021 der bargeldlose Ticketverkauf in den Bussen Einzug halten. ÜSTRA und regiobus werden zukünftig einen Fahrkartenverkauf in Bussen mit EC- und Kreditkarten ermöglichen. Dazu werden die bestehenden Bordrechner durch ein Kartenlesegerät 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. Vor diesem Hintergrund haben ÜSTRA und MOIA vom 1. Juli 2019 bis Ende September 2019 in einem Pilotprojekt einen Zubringer-Dienst in der Stadt Hannover getestet. Die Kooperation wurde nach einer dreimonatigen Testphase beendet, da zu wenig Kunden die Moia-Bullis als Zubringer zur Stadtbahnhaltestelle nutzten.

Nach diesen mehr oder minder erfolgreichen Versuchen On-Demand-Verkehre in den letzten Jahren auf urbanen Gebieten zu etablieren, plant die Region Hannover zusammen mit ÜSTRA und regiobus nun, ein solches On-Demand-Verkehrssystem im Umland Hannovers einzurichten. „sprinti“ – so soll das neue Angebot heißen und sich auch mit seiner Farbgebung an den seit Ende letzten Jahres eingesetzten sprintH-Linien orientieren. Der sprinti ist also quasi der kleine Bruder des sprintH.

Für eine bis zu dreieinhalb Jahre dauernde Testphase wird das System zunächst in den drei Kommunen Wedemark, Sehnde und in Springe an den Start gehen.

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

Kernstück des neuen Angebotes 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.

Die Arbeitswelt steht in einem Wandel. Mit aktuellem Stand (30.06.2020) wird im Jahr 2024 (ausgehend von einem gleichbleibendem Personalstand) jeder 4. ÜSTRA-Mitarbeiter 60 Jahre oder älter sein. Aktuell ist jeder 8. Beschäftigte in dieser Alterskohorte.

Dies erfordert personalpolitischen Handlungsbedarf, auf den die ÜSTRA u. a. mit dem 2016 gegründeten Bereich Personalrekrutierung, reagiert hat. Ziel war und ist es, mit der Etablierung eines professionellen Bewerbungsmanagements auch zukünftig ausreichend qualifizierte Beschäftigte für die ÜSTRA zu gewinnen. Neben dem Fahrgastfernsehen, Radio-Spots und Printmedien sowie dem digitalen Bewerbungsmanagement auf der eigenen Homepage, werden dafür zunehmend soziale Medien wie Xing, LinkedIn, Facebook und Instagram genutzt.

Im 1. Halbjahr 2020 wurden 108 neue Mitarbeiter eingestellt. Dazu kommen noch 18 ehemalige Auszubildende, die weiterhin bei der ÜSTRA beschäftigt bleiben.

Neben der Arbeitswelt wandelt sich auch die Arbeitsorganisation; Technologien verändern sich und damit die Aufgaben und Anforderungsprofile. Neue Arbeitszeitmodelle werden gefordert, wie zum Beispiel der Ausbau von Teilzeit und Homeoffice.

Diesen und weiteren Herausforderungen werden wir uns auch zukünftig stellen.

### **2.2.1.2 ÜSTRA Reisen**

Die Corona-Pandemie hat für ÜSTRA Reisen erhebliche negative Auswirkungen in allen Geschäftsbereichen; insbesondere Reisebüro, Maschseeschiffahrt und Gelegenheitsverkehr (u. a. Messen). Im Bereich Linie wurde zeitweise nur mit einem ausgedünnten Fahrplan gefahren – aktuell wird wieder im Regelfahrplan gefahren.

Derzeit wird der Solarkatamaran saniert (neue Elektrifizierung).

## **2.2.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen**

### **2.2.2.1 TransTecBau**

Die baulichen Maßnahmen an der Verlängerungsstrecke nach Hemmingen im Abschnitt 1, an den Hochbahnsteigen „Humboldtstraße“ und „HCC“ sowie der Ausbau der

Braunstraße wurden fortgeführt. Die Planungsaktivitäten befassten sich mit den Planungen an den Hochbahnsteigen „Rethen/Glagenbergweg“, „Rethen/Pattenser Straße“, „Gleidingen Nord“, „Alter Flughafen“, „Wiesenau“, „Kurze-Kamp-Straße“, „HCC“ und den Projekten in der Limmerstraße. Weitere Planungsaktivitäten betrafen die Projekte Ausbau „Badenstedter Straße“ und „Empelder Straße“. Außerdem wurden die Planungen an der Verlängerungsstrecke nach Hemmingen in beiden Abschnitten und im Projekt „10/17“ im Abschnitt 5 zur Realisierung des Hochbahnsteiges „Glocksee“ weitergeführt.

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

### **2.2.3 Sonstige Dienstleistungen**

#### **2.2.3.1 protec**

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

Durch die Pandemie gibt es bisher bei der protec keine wesentlichen und gravierenden Auswirkungen. Umsätze bleiben stabil, jederzeit konnte die beauftragte Leistung erbracht werden. Der Vertrag „Parkraumbewirtschaftung Klinikum“ wurde einvernehmlich mit dem Klinikum Region Hannover zeitweise ausgesetzt. Ende Mai 2020 wurde der Betrieb wieder aufgenommen. Für die Reinigung wurden Lager- und Logistikprozesse der neuen Situation (Pandemieauswirkungen) angepasst.

#### **2.2.3.2 RevCon**

Die RevCon erbringt unter anderem unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsdienstleistungen, welche darauf ausgerichtet sind, Mehrwerte zu schaffen und die Geschäftsprozesse ihrer Mandantinnen und Mandanten zu verbessern. Die RevCon erbringt ihre Leistungen überwiegend im ÜSTRA Konzern. Schwerpunkte der Tätigkeiten sind dabei, neben der Beratung, die kaufmännische Revision, die IT-Revision, die

Wahrnehmung von Aufgaben des Datenschutzbeauftragten sowie die Technische Revision / Baurevision einschließlich der Vergabekontrolle.

Das geplante Rohergebnis konnte im ersten Halbjahr 2020 erreicht werden.

### **2.2.3.3 Gehry-Tower**

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

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

## **2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im 1. Halbjahr 2020**

Die Geschäftsentwicklung im 1. Halbjahr 2020 ist stark durch die Corona-Pandemie belastet und deshalb sehr viel schlechter verlaufen als geplant. Entsprechend stellt sich die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dar.

### **2.3.1 Ertragslage**

Der ÜSTRA Konzern erzielte im ersten Halbjahr 2020 ein negatives operatives Ergebnis in Höhe von -28.602 Tsd. €. Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug das operative Ergebnis -9.226 Tsd. €.

Das operative Ergebnis betrifft vornehmlich das Segment Verkehrs- und Transportleistungen und weist im ersten Halbjahr 2020 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Verlust von -22.177 Tsd. € aus (Vorjahreszeitraum: -3.842 Tsd. €).

Das Segment Beratungs- und Ingenieurleistungen erzielte im ersten Halbjahr 2020 ein negatives operatives Ergebnis von -788 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: -178 Tsd. €).

Auch das operative Ergebnis des Segments Sonstige Dienstleistungen liegt mit -5.637 Tsd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (-5.206 Tsd. €).

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

Die Umsatzerlöse im ÜSTRA Konzern verringerten sich im ersten Halbjahr 2020 gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 110.812 Tsd. € auf 91.923 Tsd. €.

Bei der ÜSTRA war im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein deutlicher Rückgang der Segmenterlöse von 106.015 Tsd. € auf 87.870 Tsd. € zu verzeichnen, was vorrangig dem Corona-bedingten Rückgang der Fahrgastzahlen und die damit einhergehenden rückläufigen Fahrscheineinnahmen zuzuschreiben ist.

Auch in den anderen Segmenten spiegeln sich die Auswirkungen der Pandemie durch ein rückläufiges Drittgeschäft wider: bei ÜSTRA Reisen reduzierten sich die Erlöse deutlich um 515 Tsd. € auf 642 Tsd. € sowie auch bei der protec ein deutlicher Rückgang der Umsatzerlöse um 310 Tsd. € auf 917 Tsd. € zu verzeichnen war. Bei der TransTecBau sanken die Erlöse ebenfalls spürbar um 743 Tsd. € auf 1.385 Tsd. € und auch bei der RevCon reduzierten sich die Erlöse um 28 Tsd. € auf 90 Tsd. €. Lediglich bei der Gehry-Tower blieben die Erlöse unverändert bei 0 Tsd. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des ÜSTRA Konzerns sind in diesem Jahr von 2.802 Tsd. € auf 2.295 Tsd. € zurückgegangen, wobei der Rückgang vorrangig die ÜSTRA betrifft.

Der Materialaufwand reduzierte sich deutlich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 26.333 Tsd. € auf 21.878 Tsd. €, was durch den Corona-bedingten Lockdown und die damit einhergehenden Stillstände in der Angebotsausführung aller Segmente, vorrangig jedoch durch die ÜSTRA, begründet ist.

Der Personalaufwand im ÜSTRA Konzern betrug im ersten Halbjahr 2020 77.187 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 72.246 Tsd. €) und betraf mit 66.861 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 62.919 Tsd. €) hauptsächlich die ÜSTRA. Bei der protec stiegen die Personalkosten erneut deutlich um 688 Tsd. € auf 5.054 Tsd. € und bei der RevCon verdoppelte sich der Personalaufwand von 63 Tsd. € auf 127 Tsd. €, was die gestiegene Arbeitnehmerzahl widerspiegelt. Bei ÜSTRA Reisen war ein leichter Anstieg von 3.174 Tsd. € auf 3.339 Tsd. € und bei der TransTecBau ebenfalls ein leichter Anstieg von 1.721 Tsd. € auf 1.802 Tsd. € zu verzeichnen. Bei der Gehry-Tower hingegen blieb der Personalaufwand unverändert, wie im Vorjahr, bei 3 Tsd. €.

Mit 12.394 Tsd. € lagen die Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte unter den entsprechenden Aufwendungen von 13.648 Tsd. € im Vergleichszeitraum des Vorjahres, was vorrangig auf niedrigere Abschreibungen bei der ÜSTRA zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÜSTRA Konzerns von 11.360 Tsd. € sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum (10.612 Tsd. €) leicht gestiegen, was vorrangig aus der ÜSTRA resultiert.

Das Finanzergebnis ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich von 783 Tsd. € auf 6 Tsd. € gesunken. Das Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen reduzierte sich von 690 Tsd. € auf 254 Tsd. €, was auf die Beteiligungen an der X-City Marketing Hannover GmbH (X-City) und der HRG - Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (HRG) zurückzuführen ist. Das übrige Beteiligungsergebnis stieg von 23 Tsd. € auf 110 Tsd. € und resultiert aus Beteiligungen der protec. Die Zinserträge reduzierten sich erheblich von 507 Tsd. € auf 52 Tsd. €, da insbesondere bei der ÜSTRA geplante Investitionen getätigt und die dafür angelegten Gelder abgerufen wurden. Die Zinsaufwendungen hingegen sanken leicht von 436 Tsd. € auf 410 Tsd. €.

Das erste Halbjahr 2020 schloss mit einem Halbjahresgesamtergebnis von -18.925 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: -47.501 Tsd. €), was insbesondere auf den leicht positiven Effekt von Neubewertungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen im sonstigen Ergebnis (9.811 Tsd. €; Vorjahr: -38.977 Tsd. €) zurückzuführen ist.

### **2.3.2 Vermögens- und Finanzlage**

Die Erläuterungen zu Investitionen und Finanzierung beziehen sich auf Veränderungen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2019. Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 sank die Bilanzsumme von 483.138 Tsd. € auf 447.503 Tsd. €. Die Veränderung der Bilanzsumme ist im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte zurückzuführen:

Auf der Aktivseite der Konzernbilanz lagen die im ÜSTRA Konzern getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 19.726 Tsd. € über den Abschreibungen in Höhe von 12.394 Tsd. €. Die Investitionen betrafen im ersten Halbjahr 2020 im Wesentlichen die Beschaffung weiterer neuer Stadtbahnwagen TW 3000 sowie die damit zusammenhängenden Anzahlungen bei der

ÜSTRA. Unter Berücksichtigung der Abgänge sowie der Verrechnung von Zuschüssen haben sich die beiden Vermögensposten gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 12.192 Tsd. € auf 309.587 Tsd. € reduziert.

Die Finanzanlagen sind im Vergleich zum Vorjahr von 14.312 Tsd. € auf 14.423 Tsd. € angestiegen.

Die unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erhöhten sich überwiegend aufgrund der Halbjahresergebnisse der X-City und der HRG von 12.889 Tsd. € auf 13.144 Tsd. €.

Das Vorratsvermögen betrug 14.514 Tsd. € und lag damit über dem Stand zum 31. Dezember 2019 (11.726 Tsd. €), was auf den reduzierten Verbrauch von Materialien im Zusammenhang mit dem Lockdown zurückzuführen ist. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Fertigungsaufträgen lagen mit 11.879 Tsd. € unter dem Niveau des Vorjahres (13.055 Tsd. €). Der Bestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 34.184 Tsd. € auf 57.748 Tsd. € gesunken, was insbesondere auf den Ausgleich von fälligen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Neubeschaffungen von Stadtbahnwagen TW 3000 zurückzuführen ist.

Bei den Passiva kam es im ersten Halbjahr 2020, trotz des negativen sonstigen Ergebnisses, zu einem Anstieg des Eigenkapitals von 3.016 Tsd. € auf 11.631 Tsd. €, was vorrangig auf den positiven Effekt aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen zurückzuführen ist.

Die Erhöhung des langfristigen Fremdkapitals um 4.647 Tsd. € auf 400.511 Tsd. € resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Sonstigen Verpflichtungen von 26.426 Tsd. € auf 36.529 Tsd. €, was insbesondere auf den langfristigen Anteil der Zuschüsse für Stadtbahnwagen TW 3000 (Ergänzungsbestellung: 5.832 Tsd. €) sowie die Grunderneuerung Mittelfeld (4.000 Tsd. €) zurückzuführen ist. Dem gegenüber steht der Rückgang der Pensionsrückstellungen von 295.868 Tsd. € auf 288.676 Tsd. €, was im Zusammenhang mit dem gestiegenen Diskontierungszinssatz (von 1,05 % auf 1,3 %) steht.

Das kurzfristige Fremdkapital sank von 84.258 Tsd. € auf 35.361 €, was im Wesentlichen aus geringeren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-20.097 Tsd. €) sowie geringeren Sonstigen Verpflichtungen (-27.229 Tsd. €) resultiert und beides im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme neuer Stadtbahnwagen TW 3000 sowie neuer

Elektrobusse und der damit verbundenen Zahlung von fälligen Verbindlichkeiten sowie mit der Verrechnung von Zuschüssen steht.

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

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 35.640 Tsd. € auf -34.971 Tsd. € gesunken. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Rückstellungen (7.403 Tsd. €), die wesentlich schlechtere Halbjahresergebnisentwicklung (-20.212 Tsd. €) sowie der Abnahme der kurzfristigen Verbindlichkeiten (-24.935 Tsd. €) zurückzuführen.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit stieg von -14.296 Tsd. € auf -8.900 Tsd. €, was insbesondere aus niedrigeren Zuwendungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen (-10.592 Tsd. €) sowie rückläufigen Investitionen in das Sachanlagevermögen (16.319 Tsd. €) resultiert.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit reduzierte sich deutlich um 25.766 Tsd. € auf 9.686 Tsd. € und liegt darin begründet, dass in 2020 keine weiteren Finanzkredite aufgenommen wurden (-24.667 Tsd. €).

Seit dem 31. Dezember 2019 reduzierten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um -27.838 Tsd. €, insbesondere als Folge der COVID-19 Auswirkungen sowie der getätigten Investitionen.

### **3. Chancen- und Risikobericht der künftigen Entwicklung im 2. Halbjahr 2020**

#### **3.1 Chancen- und Risikomanagementsystem**

Zum Risikomanagement- und internen Kontrollsystem wird auf die Erläuterungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2019 verwiesen. Veränderungen hierzu haben sich nicht ergeben und sind auch im zweiten Halbjahr 2020 nicht zu erwarten.

#### **3.2 Verkehrs- und Transportleistungen**

##### **3.2.1 ÜSTRA**

Durch die finanzielle Einbindung der ÜSTRA in den Konzern der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH, Hannover (VVG) sind finanzwirtschaftliche Risiken



nahezu ausgeschlossen, solange der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag besteht. Die Fortdauer des Beherrschungs- und Gewinnabführungsverhältnisses mit der VVG ist nicht zuletzt abhängig von dem Fortbestand des kommunalen steuerlichen Querverbundes, welcher mit dem Jahressteuergesetz 2009 auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wurde.

Gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2019 haben sich lediglich geringfügige Veränderungen in den Bestandsrisiken der ÜSTRA ergeben, im Wesentlichen durch Aufnahme eines neuen Risikos aufgrund der aktuellen Pandemiesituation, welches als hoch bewertet wird. Zugleich wurde mit Bezugnahme auf den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag ein ebenfalls als hoch eingestuftes Einnahmerisiko abgemeldet.

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

Chancen im Hinblick auf zusätzliche Einnahmesteigerungen werden aufgrund der aktuellen Pandemiesituation nicht mehr erwartet.

### **3.2.2 ÜSTRA Reisen**

Die Chancen- und Risikolage der ÜSTRA Reisen hat sich gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2019 nicht wesentlich verändert.

## **3.3 Beratungs- und Ingenieurleistungen**

### **3.3.1 TransTecBau**

Für bekannte oder zu erwartende Risiken wurden unter anderem Rückstellungen für Honorarrisiken, Gewährleistungsverpflichtungen und sonstige Rückstellungen gebildet. Zuführungen zu den Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen waren im ersten Halbjahr 2020 nicht erforderlich.

Die Chancen- und Risikolage der TransTecBau hat sich gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2019 nicht wesentlich verändert. Ein Risiko von möglichen Kostensteigerungen durch die Corona-Pandemie wurde neu aufgenommen (mittel bewertet).

### **3.4 Sonstige Dienstleistungen**

#### **3.4.1 protec**

Zu den Chancen und Risiken der protec wurde gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2019 das Risiko von möglichen Kostensteigerungen durch die Corona-Pandemie neu aufgenommen. Das Risiko hieraus wird als mittel bewertet. Ferner bestehen Umsatzrisiken, welche ebenso als mittel bewertet sind.

#### **3.4.2 RevCon**

Zu den Chancen und Risiken der RevCon wurde gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2019 ein Drittgeschäftsrisiko als mittel bewertet.

#### **3.4.3 Gehry-Tower**

Zu den Chancen und Risiken der Gehry-Tower haben sich gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2019 keine Veränderungen ergeben.

### **3.5 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands**

Grundsätzlich sind keine Einzelrisiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung erkennbar, die den Fortbestand einzelner Betriebsbereiche oder gar des gesamten ÜSTRA Konzerns gefährden könnten. Eine Aggregation der wichtigsten Einzelrisiken ist nicht angemessen, da ein gleichzeitiges Eintreten dieser Einzelrisiken unwahrscheinlich ist. Bestehende Risiken werden durch Gegen- und Vorsorgemaßnahmen wie z. B. die Bildung von Rückstellungen oder durch Versicherungen begrenzt und gesteuert. Als wesentliches Einzelrisiko betreffen die Auswirkungen der Covid-19 Pandemie insbesondere das Segment Verkehrs- und Transportleistungen in Bezug auf Leistungsangebot und Fahrgastverhalten. Daraus ergibt sich ein Einfluss auf die Ertrags- und Liquiditätssituation des Konzerns. Durch Einschränkungen im Angebot und abschmelzende Fahrgastzahlen sind insbesondere die Einnahmensituation (Tarif- und Tarifersatzeinnahmen) betroffen, die in der Planung noch von durchschnittlich ca. 15 Mio. € pro Monat ausging. Gegenläufige Effekte

ergeben sich auf der Kostenseite insbesondere durch Einsparungen bei Strom- und Dieserverbrauch.

#### **4. Prognosebericht zur Entwicklung im 2. Halbjahr 2020**

Gegenüber den im letzten Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2019 angegebenen Prognosen zur Entwicklung der Sparten liegen folgende wesentliche Veränderungen vor:

##### **4.1 Verkehrs- und Transportleistungen**

###### **4.1.1 ÜSTRA**

Im Hinblick auf das Konzernergebnis geht die ÜSTRA in der Betrachtung Geschäftsjahrs 2020 davon aus, dass der geplante Jahresfehlbetrag von 49.778 Tsd. € im Wesentlichen aufgrund der Auswirkungen der aktuellen Covid19-Epidemie zum Jahresende um bis zu 41.458 Tsd. € überschritten wird. Das handelsrechtliche Jahresergebnis wird über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Muttergesellschaft der ÜSTRA, der VVG, ausgeglichen.

Die Umsatzerlöse Verkehr können nach der aktuellen Einschätzung mit einer Abweichung von bis zu 63.869 Tsd. € deutlich unter dem Planansatz liegen. Auf der Kostenseite geht die ÜSTRA von einer Kostenreduzierung von bis zu 23.245 Tsd. € im Vergleich zum Planansatz aus. Im Wesentlichen ergeben sich Einsparungen bei Material- und Personalkosten durch reduzierte Betriebsleistungen, u.a. bei den Betriebsstoffen (Diesel und Strom).

Für das Jahr 2020 sind bei der ÜSTRA Investitionen in Höhe von 80.286 Tsd. € geplant, nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 56.334 Tsd. €. In der Vorschau 2020 wird davon ausgegangen, dass Investitionen in Höhe von 61.493 Tsd. € realisiert werden und der Eigenanteil 40.979 Tsd. € beträgt. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit ist die Erneuerung der Fahrzeugflotte.

Die Verzögerungen bei der Umsetzung einzelner für das Jahr 2019 vorgesehener Investitionsmaßnahmen bei der ÜSTRA führen zur Verschiebung in den Jahresscheiben. Im Wesentlichen betrifft dies Maßnahmen zur Erneuerung der Infrastrukturanlagen sowie der Betriebsausstattung.

## **4.1.2 ÜSTRA Reisen**

ÜSTRA Reisen rechnet aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie mit geringeren Umsätzen (Dritterlöse), die in der handelsrechtlichen Betrachtung voraussichtlich zu einem unter den Erwartungen liegenden Ergebnis (Verlust) führen.

## **4.2 Beratungs- und Ingenieurleistungen**

### **4.2.1 TransTecBau**

TransTecBau geht in der Vorschau für 2020 davon aus, dass das erwartete Ergebnis erreicht wird. Darüber hinaus sieht die Mittelfristplanung der TransTecBau auch weiterhin positive Ergebnisse vor.

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

## **4.3 Sonstige Dienstleistungen**

### **4.3.1 protec**

Auf Grundlage der Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2020 rechnet die protec in der handelsrechtlichen Betrachtung, trotz der Pandemie, mit einem insgesamt besseren Jahresergebnis als erwartet.

### **4.3.2 RevCon**

Auf Grundlage der Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2020 rechnet RevCon in der handelsrechtlichen Betrachtung mit geringeren Aufwendungen und dadurch mit einem besseren Jahresergebnis als geplant.

### **4.3.3 Gehry-Tower**

Die für 2020 geplante Fassadenreinigung wird auf 2021 verschoben, da die Bauarbeiten am Fußweg in der Goethestraße noch nicht beendet sind. Deshalb geht die Gehry-Tower

in der Vorschau für das Jahr 2020 davon aus, dass das Jahresergebnis höher als geplant ausfallen wird.

Hannover, 21. September 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

gez. Dr. Volkhardt Klöppner

gez. Denise Hain

gez. Elke van Zadel

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft, Hannover**

**Konzernbilanz zum 30. Juni 2020**

**AKTIVA**

	Anhang Verweis	30.06.2020 €	31.12.2019 Tsd. €
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte		4.141.765,95	4.437
Sachanlagen	5.1	305.445.139,64	317.341
Übrige Finanzanlagen		<u>14.422.729,96</u>	<u>14.312</u>
Anlagenwerte		324.009.635,55	336.090
Unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen		<u>13.143.678,04</u>	<u>12.889</u>
		337.153.313,59	348.979
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte		14.514.177,32	11.726
Vertragsvermögenswerte			
(Forderungen aus Fertigungsaufträgen)	5.2	1.291.826,37	782
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		10.587.206,48	12.273
Ertragsteuerforderungen		20.259,99	6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		57.747.777,82	91.932
Sonstige finanzielle Vermögenswerte		<u>26.188.275,95</u>	<u>17.440</u>
		110.349.523,93	134.159
		<u><b>447.502.837,52</b></u>	<u><b>483.138</b></u>

**PASSIVA**

	Anhang Verweis	30.06.2020 €	31.12.2019 Tsd. €
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital		67.490.528,32	67.491
Kapitalrücklage		324.191.535,77	296.650
Ergebnisvortrag		-208.636.902,44	-179.900
Sonstige Ergebnisbestandteile		-171.414.383,00	-181.225
		<u>11.630.778,65</u>	<u>3.016</u>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>			
Pensionsrückstellungen	5.3	288.675.511,26	295.868
Übrige Rückstellungen	5.4	23.595.970,22	18.137
Latente Steuerschulden		113.401,06	11
Finanzverbindlichkeiten	5.5	51.597.383,11	55.422
Sonstige Verpflichtungen	5.6	36.528.947,99	26.426
		<u>400.511.213,64</u>	<u>395.864</u>
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>			
Übrige Rückstellungen		3.575.095,98	5.148
Ertragsteuerschulden		54.428,88	54
Finanzverbindlichkeiten	5.5	7.436.700,00	7.436
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		18.112.604,47	38.210
Sonstige Verpflichtungen	5.6	6.182.015,90	33.410
		<u>35.360.845,23</u>	<u>84.258</u>
		<b><u>447.502.837,52</u></b>	<b><u>483.138</u></b>

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft, Hannover**

**Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2020**

	Anhang Verweis	1.1.-30.6.2020 €	1.1.-30.6.2019 Tsd. €
Umsatzerlöse	5.7	91.922.904,19	110.812
Sonstige betriebliche Erträge		2.294.532,09	2.802
Materialaufwand		21.877.861,60	26.333
Personalaufwand		77.187.375,36	72.246
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		12.394.177,36	13.648
Sonstige betriebliche Aufwendungen		11.359.959,83	10.612
<b>Operatives Ergebnis</b>		<b>-28.601.937,87</b>	<b>-9.225</b>
<b>Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen</b>		<b>254.493,49</b>	<b>690</b>
Übriges Beteiligungsergebnis		109.606,71	22
Zinsen und ähnliche Erträge		51.890,38	507
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		409.725,51	436
<b>Übriges Finanzergebnis</b>		<b>-248.228,42</b>	<b>93</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-28.595.672,80</b>	<b>-8.442</b>
Ertragsteuern		140.764,59	82
<b>Halbjahresergebnis</b>		<b>-28.736.437,39</b>	<b>-8.524</b>
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		<i>-28.736.437,39</i>	<i>-8.524</i>
<b>Sonstiges Ergebnis</b>			
<b>In den Folgeperioden nicht erfolgswirksam umzugliederndes sonstiges Ergebnis</b>			
Neubewertungen im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen	5.3	9.811.010,00	-38.977
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>9.811.010,00</b>	<b>-38.977</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>-18.925.427,39</b>	<b>-47.501</b>
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		<i>-18.925.427,39</i>	<i>-47.501</i>
<b>Unverwässertes und verwässertes Ergebnis je Aktie (in €)</b>		<b>-0,72</b>	<b>-0,69</b>



ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft, Hannover

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung zum 30. Juni 2020

(in €)	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Ergebnis- vortrag	Rücklage für Pensions- verpflich- tungen	Rücklage zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögens- werte	Anteils- eigner der Mutterge- sellschaft Summe
Stand 1. Januar 2019	67.490.528,32	260.679.353,50	-152.172.249,07	-139.758.133,00	0,00	36.239.499,75
Halbjahresergebnis			-8.524.099,03			-8.524.099,03
Sonstiges Ergebnis				-38.976.551,00	0,00	-38.976.551,00
Halbjahresgesamtergebnis			-8.524.099,03	-38.976.551,00	0,00	-47.500.650,03
Verlustübernahme		6.966.964,96				6.966.964,96
<b>Stand 30. Juni 2019</b>	<b>67.490.528,32</b>	<b>267.646.318,46</b>	<b>-160.696.348,10</b>	<b>-178.734.684,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-4.294.185,32</b>
Stand 1. Januar 2020	67.490.528,32	296.649.783,30	-179.900.465,05	-181.225.393,00	0,00	3.014.453,57
Halbjahresergebnis			-28.736.437,39			-28.736.437,39
Sonstiges Ergebnis				9.811.010,00	0,00	9.811.010,00
Halbjahresgesamtergebnis			-28.736.437,39	9.811.010,00	0,00	-18.925.427,39
Verlustübernahme		27.541.752,47				27.541.752,47
<b>Stand 30. Juni 2020</b>	<b>67.490.528,32</b>	<b>324.191.535,77</b>	<b>-208.636.902,44</b>	<b>-171.414.383,00</b>	<b>0,00</b>	<b>11.630.778,65</b>

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft, Hannover**

**Konzern-Kapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2020**

	Verweis Anhang	1.1. bis 30.6.2020 Tsd. €	1.1. bis 30.6.2019 Tsd. €
Halbjahresergebnis		-28.736	-8.524
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		12.394	13.648
Abnahme(-) / Zunahme der Rückstellungen		6.504	-899
Aktivierete Eigenleistungen(-)		-780	-79
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge(-) / Aufwendungen		-511	184
Saldo der Gewinne(-) und Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		-179	-183
Saldo der erhaltenen Zinserträge (-) und gezahlten Zinsaufwendungen (+)		358	-71
Saldo der Erträge(-) und Aufwendungen aus assoziierten Unternehmen		-254	-690
Zunahme(-) / Abnahme der Vorräte, der Forderungen und sonstiger Vermögenswerte, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit bzw. dem Finanzmittelfonds zuzuordnen sind		1.934	-2.977
Zunahme / Abnahme(-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstiger Verpflichtungen, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-25.701	260
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>-34.971</b>	<b>669</b>
davon aus erstatteten(-) / gezahlten Ertragsteuern TEUR 22 (i. Vj. TEUR 0)			
Investitionen(-) in das immaterielle Anlagevermögen		-194	-282
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		83	183
Investitionen(-) in das Sachanlagevermögen	5.1	-16.165	-32.484
Einzahlungen aus Zuwendungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		7.351	17.943
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	46
Investitionen(-) in das Finanzanlagevermögen		-27	-209
Erhaltene Zinsen		52	507
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>-8.900</b>	<b>-14.296</b>
Ergebnisgleichszahlungen der Unternehmenseigner	5.9	15.234	14.592
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten		-3.825	-3.371
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten		0	24.667
Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten im Sinne des IFRS 16		-1.313	-1.025
Gezahlte Zinsen		-409	-436
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>9.687</b>	<b>34.427</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		-34.184	20.800
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		91.932	64.786
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>		<b>57.748</b>	<b>85.586</b>
<b>Finanzmittelfonds:</b>			
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten / Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		57.748	85.586
<b>Finanzmittelfonds</b>		<b>57.748</b>	<b>85.586</b>

**Verkürzter Konzernanhang für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2020**

**1. Allgemeine Informationen zur Rechnungslegung**

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA) mit Sitz in Hannover/Deutschland, Am Hohen Ufer 6, beim Amtsgericht Hannover unter der Handelsregisternummer HRB 3791 eingetragen, stellt in Einklang mit § 115 WpHG und den Vorschriften des IAS 34 „Zwischenberichterstattung“ einen verkürzten Konzern-Zwischenabschluss auf, da die Aktien zum Börsenhandel zugelassen sind. Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board, London (IASB), soweit diese in der EU anzuwenden sind. Auf eine prüferische Durchsicht des Zwischenabschlusses wurde verzichtet. Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss enthält nicht alle für einen Konzernabschluss zum Geschäftsjahresende erforderlichen Informationen und Angaben und ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zu lesen.

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss der ÜSTRA und ihrer Tochtergesellschaften für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2020 wurde zusammen mit dem Konzern-Zwischenlagebericht mit Beschluss des Vorstands der ÜSTRA vom 21. September 2020 zur Veröffentlichung freigegeben.

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

Im Segment „ÜSTRA“ wird über den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Hannover durch die ÜSTRA berichtet. Die Nahverkehrsleistungen umfassen den Betrieb von Stadtbahn- und Buslinien. Mit Inkrafttreten der Corona bedingten Ausgangsbeschränkungen ab 15. März 2020 ist es im 1. Halbjahr 2020 zu massiven Fahrgastrückgängen im ÖPNV gekommen, welche sich insbesondere auf die Umsatzerlöse (Tarif- und Tarifersatzeinnahmen) auswirken. Als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr war auch es in den Zeiten des Lockdowns Aufgabe der ÜSTRA in enger Abstimmung mit der Region von Mitte März bis Anfang Mai einen stabilen Betrieb nachhaltig aufrecht zu erhalten, sodass die Aufwendungen nicht in gleicher Höhe reduziert werden konnten. Es besteht weiterhin ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover.

Das Segment „Verkehrs- und Transportleistungen“ bezieht sich auf die Leistungen, die von den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften der ÜSTRA ausgeführt werden. Hierunter fallen überwiegend die von der ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover (ÜSTRA Reisen) erbrachten Subunternehmerleistungen im Rahmen der Durchführung des Buslinienverkehrs, die als intersegmentäre Leistungen an die ÜSTRA ausgewiesen werden. Die Corona-Pandemie hat für ÜSTRA Reisen erhebliche negative Auswirkungen in allen Geschäftsbereichen; insbesondere Reisebüro, Mascheseeschiffahrt und Gelegenheitsverkehr (u. a. Messen). Im Bereich Linie wurde zeitweise nur mit einem ausgedünnten Fahrplan gefahren – aktuell wird wieder im Regelfahrplan gefahren. Auch dies hat sich negativ auf die Umsatzerlöse ausgewirkt.

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

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

Für die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses wurden die für die Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2019 angewandten Rechnungslegungsmethoden unverändert übernommen. Neue anzuwendende Standards haben zu keinen wesentlichen Auswirkungen geführt.

Standards, deren Anwendungszeitpunkt erst nach dem Bilanzstichtag liegen, wurden nicht vorzeitig angewendet. Die COVID-19-Pandemie hat zum 30. Juni 2020 keine Auswirkungen auf die Rechnungslegung des Konzerns.

### Neue, aber noch nicht angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Der Konzern erwartet voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

## 3. Konsolidierungskreis

Der Kreis vollkonsolidierter Unternehmen und unter Anwendung der Equity-Methode konsolidierten Beteiligungen ist gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 unverändert. Er stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

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

Im Berichtszeitraum wurde die Fahrgastmedien Hannover GmbH, Hannover, gegründet. Da diese Gesellschaft noch im Aufbau ist und die gesellschaftsrechtlichen Strukturen sich höchstwahrscheinlich in 2020 noch verändern werden und das operative Geschäft noch nicht aufgenommen wurde, wurde aufgrund von Wesentlichkeitsaspekten auf die Konsolidierung zum 30. Juni 2020 verzichtet.

#### 4. Segmentinformationen

1. Januar bis 30. Juni 2020	ÜSTRA		Sonstige Verkehrs- und Transport- leistungen		Beratungs- und Ingenieurleistun- gen		Sonstige Dienstleistungen		Gesamtbetrag	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
<b>7. Segmenterlöse</b>										
Gesamtumsätze	89.994	108.217	9.051	9.234	2.681	2.214	7.913	7.674	109.639	127.339
Intersegmentumsätze	-2.124	-2.202	-8.409	-8.077	-786	-86	-6.907	-6.334	-18.226	-16.699
<b>Außenumsätze</b>	<b>87.870</b>	<b>106.015</b>	<b>642</b>	<b>1.157</b>	<b>1.895</b>	<b>2.128</b>	<b>1.006</b>	<b>1.340</b>	<b>91.413</b>	<b>110.640</b>
<b>8. Überleitungen</b>										
Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses/Auftragsfertigung									510	172
<b>Konzernumsatzerlöse</b>									<b>91.923</b>	<b>110.812</b>
<b>Segmentergebnis</b>	<b>-276</b>	<b>0</b>	<b>-530</b>	<b>62</b>	<b>-315</b>	<b>-167</b>	<b>1.161</b>	<b>1.418</b>	<b>40</b>	<b>1.313</b>
<b>9. Überleitungen:</b>										
<b>Segmentergebnis</b>									<b>40</b>	<b>1.313</b>
a) Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses/Auftragsfertigung									192	18
Nutzungsdaueranpassungen bei Sachanlagen									351	-2.700
Pensionsverpflichtungen									3.906	4.947
Unterschiedsbeitrag unter Anwendung des IFRS 16									-563	0
Unterschiede bei der Bilanzierung sonstiger Rückstellungen									-5.102	-5.422
Latente Steuern									-103	-31
									<b>-1.319</b>	<b>-3.188</b>
b) Konzernabschlussspezifika									85	318
c) Ertragsteuern									141	82
d) Verlustübernahme									-27.543	-6.967
<b>Halbjahresergebnis</b>									<b>-28.596</b>	<b>-8.442</b>

Die für die vorstehende Segmentberichterstattung maßgebenden Segmentierungs- und Bemessungsgrundlagen sind gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 unverändert. Bei der Ermittlung der Segmentergebnisse in der internen Berichterstattung kommen grundsätzlich die für die handelsrechtlichen Jahresabschlüsse der Konzerngesellschaften zugrunde gelegten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zum Tragen, die erheblich von den für den Konzernabschluss geltenden IFRS-Rechnungslegungsgrundsätzen abweichen. Folglich divergieren der Gesamtbetrag der Segmentergebnisse und das auf Konzernabschlussebene ausgewiesene Halbjahresergebnis. Weiterhin gehen in die Segmentberichterstattung die anteiligen Ergebnisbestandteile jener Beteiligungsgesellschaften ein, die im Konzernabschluss nach den für assoziierte Unternehmen geltenden Regelungen anteilig erfasst werden. Die sich hieraus ergebenden Überleitungsposten umfassen im Wesentlichen folgende Sachverhalte:

## **Langfristige Auftragsfertigung**

Im Konzernabschluss werden die Auftrags Erlöse aus der Auftragsfertigung der TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover (TransTecBau) erfasst, sobald der Anspruch auf Vergütung unbedingt wird. Der Ausweis erfolgt unter den Vertragsvermögenswerte (Forderungen aus Fertigungsaufträgen), wohingegen die Umsatzerlöse aus solchen Aufträgen und die Gewinne hieraus in der Segmentberichterstattung erst nach Abschluss eines Auftrags realisiert werden.

## **Nutzungsdauereanpassungen**

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

## **Pensionsverpflichtungen**

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

## **Unterschiede bei der Bilanzierung sonstiger Rückstellungen**

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

## **Latente Steuern**

Aktivische und passivische Steuerüberhänge werden in der Segmentberichterstattung nicht berücksichtigt.

## **Konzernabschlussspezifika**

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

## **Verlustübernahme**

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

## IFRS 16

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

## 5. Angaben zu einzelnen Sachverhalten in der Berichtsperiode

### Zusätzliche Erläuterungen zu Finanzinstrumenten

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Klassifizierung und Methoden der Ausbuchung sind identisch zum 31. Dezember 2019.

#### i. Ansatz und Bewertung

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

Ein finanzieller Vermögenswert (außer einer Forderung aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente) oder eine finanzielle Verbindlichkeit wird beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Bei einem Posten, der nicht zu FVTPL (fair value through profit or loss) bewertet wird, werden die Transaktionskosten, die direkt seinem Erwerb bzw. ihrer Ausgabe zurechenbar sind, hinzugerechnet bzw. abgezogen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet. Die Bewertungsmethoden sind identisch zum 31. Dezember 2019.

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

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

#### ii. Wertminderungen

Für die Bemessung von Wertminderungen verwendet der Konzern ein Modell an, mit dem die erwarteten Kreditausfälle finanzieller Vermögenswerte ermittelt werden. Ausgangspunkt des Modells ist die Analyse der tatsächlichen historischen Ausfallraten, die bei gegebener Relevanz unter Berücksichtigung zukunftsgerichteter Informationen und der Einflüsse aktueller Veränderungen im makroökonomischen Umfeld angepasst werden. Dies erfordert erhebliche Ermessensentscheidungen.

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

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

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

### Finanzielle Vermögenswerte mit beeinträchtiger Bonität

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

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

### Abschreibung

Der Bruttobuchwert eines finanziellen Vermögenswertes wird abgeschrieben, wenn der Konzern nach angemessener Einschätzung nicht davon ausgeht, dass der finanzielle Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist. Im Konzern ist dies der Fall, wenn davon auszugehen, dass aus einem Insolvenzverfahren keinerlei Rückflüsse zu erwarten sind.

In folgender Tabelle werden die Buchwerte, Wertansätze nach IFRS 9 und beizulegenden Zeitwerte zum 30. Juni 2020/31. Dezember 2019 dargestellt:

	Übrige Finanzanlagen		Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		Sonstige finanzielle Vermögenswerte		Summe	Summe
	30.6. 2020	31.12. 2019	30.6. 2020	31.12. 2019	30.6. 2020	31.12. 2019	30.6. 2020	31.12. 2019		
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
In fortgeführten Anschaffungskosten	2	3	10.587	12.273	57.748	91.932	26.188	17.322	94.525	121.529
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert	14.420	14.309	0	0	0	0	0	0	14.420	14.309
(davon marktgängige Kapitalanlagen)	(14.299)	(14.215)							(14.299)	(14.215)
<b>Buchwert, entspricht dem beizulegenden Zeitwert</b>	<b>14.422</b>	<b>14.215</b>	<b>10.587</b>	<b>12.273</b>	<b>57.748</b>	<b>91.932</b>	<b>26.188</b>	<b>17.322</b>	<b>108.945</b>	<b>135.838</b>



	Langfristige Finanzverbindlichkeiten		Langfristige sonstige finanzielle Verpflichtungen		Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		Kurzfristige sonstige finanzielle Verpflichtungen		Summe	
	30.6. 2020	Vorjahr	30.6. 2020	Vorjahr	30.6. 2020	Vorjahr	30.6. 2020	Vorjahr	30.6. 2020	Vorjahr	30.6. 2020	Vorjahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	51.597	55.422	36.529	26.326	7.437	7.437	18.113	38.210	2.031	3.952	79.178	105.021
Beizulegender Zeitwert	51.597	55.422	36.529	26.326	7.437	7.437	18.113	38.210	2.031	3.952		

## Beizulegender Zeitwert

Die Prinzipien und Methoden zur Bewertung zum beizulegenden Zeitwert sind identisch zum 31. Dezember 2019.

Es wird für die beizulegenden Zeitwerte auf die Tabellen vorab verwiesen.

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

- Stufe 1 – In aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Schulden notierte (nicht berichtigte) Preise;
- Stufe 2 – Bewertungsverfahren, bei denen der Input-Parameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist, auf dem Markt direkt oder indirekt beobachtbar ist;
- Stufe 3 – Bewertungsverfahren, bei denen der Input-Parameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist, auf dem Markt nicht beobachtbar ist.

Im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Stufen stattgefunden.

Über erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten verfügt der Konzern nicht. Es existieren ebenfalls keine finanziellen Vermögenswerte, die als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert eingestuft worden sind. Sicherungsverhältnisse bestehen nicht. Die ÜSTRA hält Kapitalanlagen, insbesondere in verpfändeten Fondsanteilen (Wertkonten der Mitarbeiter), deren beizulegender Zeitwert durch die auf einem aktiven Markt veröffentlichten Marktpreise (FVTPL) bestimmt wird (Stufe 1).

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

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

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

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

## Kreditrisiko

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

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

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

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

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

Die COVID-19-Pandemie hat bis jetzt zu keinen wesentlichen Ausfällen geführt.

Die Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, daher ergeben sich keine Auswirkungen auf das Ergebnis sowie auf das Eigenkapital des Konzerns.

### (1) Anlagevermögen

Im Berichtsjahr ergaben sich bei den Fahrzeugen für Personenverkehr um öffentliche Zuschüsse verminderte Zugänge von TEUR 8.814. Die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau haben sich durch Umbuchung aufgrund der Fertigstellung um TEUR -17.751 reduziert.

Zum Stichtag sind Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 im Sachanlagevermögen von TEUR 27.509 (31. Dezember 2019: TEUR 28.250) aktiviert. Ein wesentlicher Teil der Nutzungsrechte entfällt auf den Flächennutzungsvertrag. Der Flächennutzungsvertrag setzt sich aus einer jährlich fixen Vergütung von TEUR 1.000 und einer an das Spatenergebnis Stadtbahn geknüpften, variablen Komponente zusammen. Der Vertrag verlängert sich jeweils um ein Jahr, sofern er nicht mit einer Frist von 12 Monaten vor seinem Auslaufen schriftlich gekündigt wird. Aktuell ist keine Kündigung geplant. Daher geht der Konzern von einer Laufzeit von 20 Jahren aus, was der Restlaufzeit des ÖDA (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag) entspricht. Gemäß IFRS 16.38 (b) i. V. m. 16.27 (b) sind die variablen Leasingzahlungen im Fall der ÜSTRA nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit zu berücksichtigen und werden weiterhin in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der die Leasingzahlungen geleistet werden.

## **(2) Vertragsvermögenswerte/Forderungen aus Fertigungsaufträgen**

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

## **(3) Pensionsrückstellungen**

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens. Wie auch bereits im Vorjahr, wurden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. K. Heubeck berücksichtigt. Die weiteren bei der Ermittlung der Pensionsverpflichtungen zugrunde gelegten versicherungsmathematischen Bewertungsparameter entsprechen mit Ausnahme des Diskontierungszinssatzes von 1,30 % (31. Dezember 2019: 1,03 %) denen zum 31. Dezember 2019. Zum 30. Juni 2020 ergibt sich ein Gesamtverpflichtungsumfang von TEUR 443.808 (31. Dezember 2019: TEUR 451.269). Das vom Verpflichtungsumfang abgesetzte Planvermögen, das im Wesentlichen aus Schuldinstrumenten, Immobilien und Bankguthaben besteht, wird zum 30. Juni 2020 mit TEUR 155.132 (31. Dezember 2019: TEUR 155.401) bewertet. Somit ergibt sich eine Netto-Pensionsverpflichtung von TEUR 288.676 (31. Dezember 2019: TEUR 295.868). Die verbleibenden Dienstzeitaufwendungen von TEUR 6.761 (Vergleichszeitraum: TEUR 4.967) und Zinsaufwendungen von TEUR 2.349 (Vergleichszeitraum: TEUR 3.534) sind im Personalaufwand enthalten. Aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes reduziert sich die Pensionsverpflichtung. Der Ausweis aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt im sonstigen Ergebnis in Höhe von TEUR 9.811.

## **(4) Übrige Rückstellungen**

Der Posten besteht überwiegend aus Rückstellungen für ein Wertkontenmodell und Rückerstattungsrisiken. Die übrigen Rückstellungen befinden sich mit TEUR 27.171 über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2019: TEUR 23.286).

## **(5) Kurz- und Langfristige Finanzverbindlichkeiten**

Im ersten Halbjahr 2020 wurden kein weiteres Darlehen aufgenommen.

## **(6) Kurz- und Langfristige sonstige Verpflichtungen**

Die Erhöhung der sonstigen langfristigen Verpflichtungen resultiert aus vereinnahmten Zuschüssen, was insbesondere auf den langfristigen Anteil der Zuschüsse für Stadtbahnwagen TW 3000 (Ergänzungsbestellung: TEUR 5.832) sowie die Grunderneuerung Mittelfeld (TEUR 4.000) zurückzuführen ist.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben stichtagsbedingt sich aufgrund des Ausgleichs reduziert.

Die sonstigen Verpflichtungen enthalten Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16, die unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben werden.

Die Leasingverbindlichkeiten betragen zum 30. Juni 2020 TEUR 28.168 (31. Dezember 2019: TEUR 28.704) und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, davon kurzfristige Leasingverpflichtungen TEUR 1.085.

## (7) Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse wurden in folgenden Segmenten erbracht:

	1.1.–30.6.2020	1.1.–30.6.2019
	TEUR	TEUR
Verkehrs- und Transportleistungen	88.512	107.172
Beratungs- und Ingenieurleistungen	2.405	2.300
Sonstige Dienstleistungen	1.006	1.340
	<b>91.923</b>	<b>110.812</b>

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

	1.1.–30.6.2020	1.1.–30.6.2019
	TEUR	TEUR
Linien- und Gelegenheitsverkehr	72.491	90.558
Erträge aus Instandhaltungsvertrag	10.979	10.689
Erträge aus weiterberechneten Kosten	3.972	4.794
Bautechnische Planungs- und Beratungsleistungen	1.895	2.128
Mieten und Pachten	814	551
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	1.006	1.340
Reklameflächenvermietung	767	752
	<b>91.923</b>	<b>110.812</b>

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

Die Umsatzerlöse werden zeitraumbezogen erbracht.

## (8) Eventualverbindlichkeiten

Wesentliche Veränderungen gegenüber den Verhältnissen zum 31. Dezember 2019 haben sich nicht ergeben.

## (9) Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen

### Beziehungen zur Muttergesellschaft

Die Beziehungen zur Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover, beschränken sich unverändert auf die typischerweise im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vorzunehmenden organschaftlichen Steuerverrechnungen sowie auf die Ergebnisabführung. Die ÜSTRA hat von der VVG Abschlagszahlungen Höhe von TEUR 15.234 (Vergleichszeitraum: TEUR 14.592) auf das für das Geschäftsjahr 2020 erwartete handelsrechtliche Jahresergebnis in erhalten.

## **Sonstige Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen**

Aus der Erbringung von Leistungen des Segments „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ an die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH, Hannover (infra), Betreiberin des Schienennetzes, wurden Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 2.818 (Vergleichszeitraum: TEUR 2.176) erzielt.

Daneben wurden Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 10.979 (Vergleichszeitraum: TEUR 10.689) aus dem mit der infra geschlossenen Instandhaltungsvertrag erzielt, der die Inspektion, die Wartung sowie die Instandsetzung der Schieneninfrastrukturanlagen umfasst.

Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur bestehen zwischen ÜSTRA und der Schwestergesellschaft infra gegenseitige Leistungsbeziehungen. Die für den Betrieb der Stadtbahnen notwendigen Schieneninfrastrukturanlagen stehen nicht im Eigentum der ÜSTRA. Diese werden von der infra zur Nutzung für den Fahrbetrieb im Personennahverkehr überlassen. Im Anlagen-Nutzungsvertrag hat sich die ÜSTRA gegenüber der infra verpflichtet, zuzüglich zu einem Fixbetrag von TEUR 1.000, welcher quartalsweise in Höhe von TEUR 250 gezahlt wird einen Betrag von 50,0 % des in der Sparte Stadtbahn erwirtschafteten Gewinns nach Feststellung des Jahresabschlusses an die infra als Pacht zu zahlen. Im Berichtszeitraum sind im Rahmen des mit der infra bestehenden Anlagennutzungsvertrags Nutzungsentgelte in Höhe von TEUR 500 gezahlt worden. Die Aufwendungen verteilen sich auf Abschreibungen auf das Right of use in Höhe von TEUR 433 und Zinsaufwand in Höhe von TEUR 121.

Unverändert werden innerhalb des Konzernverbunds der VVG Energiebeschaffungen getätigt, die zu einem entsprechenden Materialaufwand in Höhe von TEUR 5.600 (Vergleichszeitraum: TEUR 6.053) führen.

Ferner unterhält der Konzern Beziehungen zur Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V., die in erster Linie die Einlage liquider Mittel in das Kassenvermögen betreffen. Die im Berichtszeitraum zugeführten und zur Deckung des Liquiditätsbedarfs für die laufenden Pensionszahlungen bestimmten Bareinlagen in Höhe von TEUR 5.409 (Vergleichszeitraum: TEUR 5.212) führen zu einer entsprechenden Reduktion der Pensionsrückstellungen und haben damit keine Ergebnisauswirkungen. Darüber hinaus bestehen zur Versorgungseinrichtung laufende Geschäftsbeziehungen aus der Anmietung von Räumlichkeiten und der Weiterbelastung von Kostenanteilen, die sich hinsichtlich des Umfangs und der Bedingungen gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 nicht wesentlich verändert haben.

## **6. Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode**

Es haben keine berichtspflichtigen Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode stattgefunden.

Hannover, den 21. September 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

gez. Dr. Volkhardt Klöppner

gez. Denise Hain

gez. Elke van Zadel

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Hannover, den 21. September 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

gez. Dr. Volkhardt Klöppner

gez. Denise Hain

gez. Elke van Zadel