



# **ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft**

Konzernzwischenabschluss  
zum 30. Juni 2022

und

Konzernzwischenlagebericht für  
den Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2022

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>Konzernzwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2022 .....</b>	<b>3</b>
<b>Verkürzter Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2022 .....</b>	<b>14</b>
▪ Konzernbilanz zum 30. Juni 2022 .....	14
▪ Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2022.....	16
▪ Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung zum 30. Juni 2022.....	17
▪ Konzern-Kapitalflussrechnung für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2022.....	18
▪ Verkürzter Konzernanhang für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2022.....	19
<b>Versicherung der gesetzlichen Vertreter .....</b>	<b>38</b>

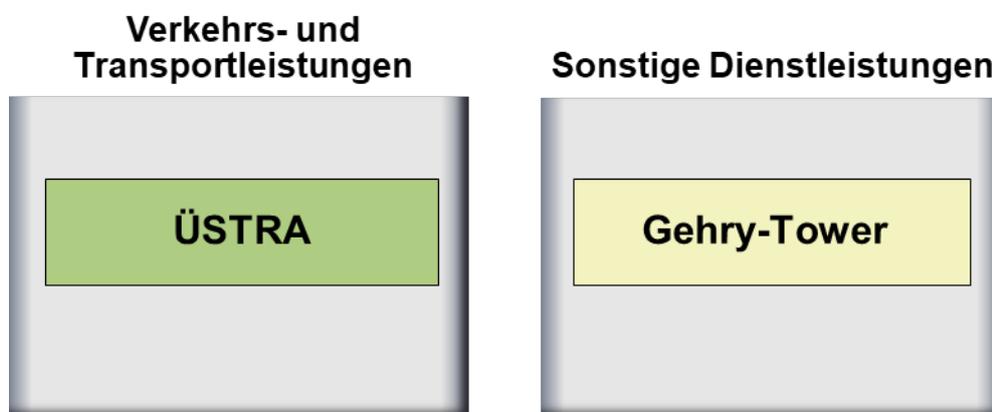
Inhaltsverzeichnis

<b>1. Grundlagen des Konzerns .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Wirtschaftsbericht 1. Halbjahr 2022 .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im 1. Halbjahr 2022.....</b>	<b>5</b>
2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen.....	5
2.2.2 Sonstige Dienstleistungen.....	7
<b>2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im ersten Halbjahr 2022 .....</b>	<b>7</b>
2.3.1 Ertragslage .....	7
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage .....	9
<b>3. Chancen- und Risikobericht der künftigen Entwicklung im 2. Halbjahr 2022 .....</b>	<b>11</b>
<b>3.1 Chancen- und Risikomanagementsystem.....</b>	<b>11</b>
<b>3.2 Verkehrs- und Transportleistungen.....</b>	<b>11</b>
3.2.1 ÜSTRA.....	11
<b>3.3 Sonstige Dienstleistungen .....</b>	<b>12</b>
3.3.1 Gehry-Tower .....	12
<b>3.4 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands .....</b>	<b>12</b>
<b>4. Prognosebericht zur Entwicklung im 2. Halbjahr 2022 .....</b>	<b>12</b>
<b>4.1 Verkehrs- und Transportleistungen.....</b>	<b>12</b>
4.1.1 ÜSTRA.....	12
<b>4.2 Sonstige Dienstleistungen .....</b>	<b>13</b>
4.2.1 Gehry-Tower .....	13
<b>4.3 Konzernprognose .....</b>	<b>13</b>

## 1. Grundlagen des Konzerns

Der Konsolidierungskreis des Konzerns der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover (ÜSTRA), hat sich im Berichtszeitraum verändert. Es wurden 10 % der Anteile an den Tochtergesellschaften TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover (TransTecBau), und RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover (RevCon), an die regiobus Hannover GmbH, Hannover (regiobus), veräußert, weshalb eine letztmalige Vollkonsolidierung auf den 31. Mai 2022 vorgenommen wurde. Ab dem 1. Juni 2022 werden beide Gesellschaften als Joint Venture eingestuft.

Der ÜSTRA Konzern ist zum 30. Juni 2022 in zwei Segmente gegliedert:



Die wirtschaftlich höchste Bedeutung kommt dem Segment „Verkehrs- und Transportleistungen“ zu. Innerhalb dieses Segments ist die ÜSTRA als wirtschaftlich mit Abstand bedeutendste Einheit seit 1. Januar 2022 alleingestellt, da die ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover (ÜSTRA Reisen) keinen Einfluss mehr hat. Bis zum 31. Mai 2022 bestand zudem das Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“, welches die Geschäftstätigkeit der TransTecBau beinhaltet. Das Segment „Sonstige Dienstleistungen“ umfasst lediglich noch die Aktivitäten der Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover (Gehry-Tower). Bis zum 31. Mai 2022 gehörte diesem Segment auch die RevCon an. Die protec service GmbH, Hannover (protec) hat seit dem 1. Januar 2022 keinen Einfluss mehr.

## 2. Wirtschaftsbericht 1. Halbjahr 2022

### 2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung

Nachdem zu Jahresbeginn mit den Lockerungen der Corona-Beschränkungen eine breite wirtschaftliche Erholung für die deutsche Wirtschaft erwartet worden war, dominieren seit Beginn des Ukraine-Krieges im Februar die wirtschaftlichen Folgen des Konflikts mit einer starken allgemeinen Verunsicherung bei steigenden Preisen und gestörten Lieferketten.

Das Bruttoinlandsprodukt entwickelte sich in Deutschland entsprechend verhalten und stieg im ersten Quartal bereinigt noch um 0,8%, im zweiten Quartal 2022 stagnierte das bereinigte BIP im Vergleich zum Vorjahr.

Die Inflationsrate lag in Deutschland im Juni 2022 bei +7,6 % im Vergleich zum Vorjahresmonat und verweilt damit im Jahresverlauf leicht abgeschwächt auf hohem Niveau von über 7 %. Im Wesentlichen wirken sich hier die Preiserhöhungen bei den Energieprodukten wie Öl und Strom infolge der Kriegs- und Krisensituation aus, deren Preise im Juni 2022 um 38,0 % über dem Vorjahresniveau lagen. Die Teuerung im Bereich Verkehr schwächte sich durch die Einführung des 9-Euro-Tickets von zuletzt +16,3 % im Mai auf +8,3 % deutlich ab.

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind insbesondere im zweiten Quartal 2022 gestiegen, wobei der Anstieg speziell bei Straßenbahnen und Stadtbahnen mit 48 % im Vergleich zum Vorjahr ermittelt wurde.

Neben den Lockerungen der Corona-Maßnahmen trägt vermutlich auch das günstige 9-Euro-Ticket zu der höheren Nutzung des ÖPNV bei. Das befristete Angebot im Zeitraum Juni bis August 2022 ermöglicht es den Kunden mit allen Nahverkehrs-Fahrzeugen deutschlandweit für einen Monatspreis von 9 € zu fahren. Die erfreuliche Steigerung der Nachfrage erhöht jedoch auch gleichzeitig die Auslastung des Angebots bei steigenden Preisen für Kraftstoffe und Personal. Die Akzeptanz des Angebots war in der Bevölkerung mit rund 30 Millionen genutzten Tickets im Juni hoch und die Kaufabsichten für die Folgemonate blieben aufgrund der positiven Erfahrungen auf ähnlichem Niveau. Eine Verlängerung des 9-Euro-Tickets wurde angedacht, lässt sich allerdings nicht realisieren, da die Nahverkehrsunternehmen die Mindereinnahmen nicht selbst finanzieren können und ein Ausgleich durch den Bund unumgänglich wäre. Weitere Überlegungen sind jedoch bereits in der Diskussion zwischen Bund und Ländern, sollen allerdings frühestens ab Januar 2023 realisiert werden.

## **2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im 1. Halbjahr 2022**

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

#### **2.2.1.1 ÜSTRA**

Um künftig eine engere Zusammenarbeit der beiden ÖPNV-Unternehmen ÜSTRA und regiobus zu stärken, und die gemeinsamen Ziele Vereinfachung und Optimierung der Prozesse für den Kunden und Qualitätssteigerung des Kundenerlebnisses zu erreichen sowie eine gemeinsame Außendarstellung zu gewährleisten, veräußerte ÜSTRA im Mai bzw. Juni 2022 jeweils 10 % der Geschäftsanteile an den beiden Tochterunternehmen RevCon und TransTecBau an die regiobus.

Auch die Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2022 der ÜSTRA wird weiterhin maßgeblich durch die Auswirkungen der Pandemie beeinflusst. Neue Einflüsse ergeben sich aus der Einführung des 9-Euro-Tickets und der kritischen Lage in Osteuropa, die die ökonomischen Rahmenbedingungen im Jahr 2022 unvorhergesehen für die ÜSTRA ändern. Die Auswirkungen der

Kriegssituation bilden sich in allgemeinen Preissteigerungen ab, wobei der Bereich der Energiekosten am stärksten betroffen ist. Bestehende Verträge mit den Lieferanten mildern die Situation für 2022 teilweise ab. Insbesondere konnte der Dieselpreis bereits bis April 2023 fixiert werden, sodass hier mit einem stabilen Preis kalkuliert werden kann. Beim Strompreis besteht aktuell noch eine Preisbindung bis 31.12.2022. Das Ausschreibungsverfahren für die kommenden Perioden ab 2023 läuft bereits, jedoch hat sich die Preisentwicklung dramatisch verändert, sodass in jedem Fall mit Preissteigerungen zu rechnen ist, diese jedoch derzeit nicht verlässlich bestimmt werden können.

Weitere Maßnahmen zur Stabilisierung oder gar Senkung der Preise sind derzeit fast unmöglich zu treffen, da die Materialknappheit und lange Lieferfristen zusätzliche Gegenwehr bieten.

Die Fahrgast-Nachfrage für den Zeitraum Januar bis Juni 2022 lässt nun jedoch einen gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2021 mit +53 % entsprechenden deutlichen Anstieg erkennen. Die festgestellten Beförderungsdaten zeigen mit derzeit knapp 77 % des Vergleichszeitraums des Vor-Coronajahres 2019 jedoch, dass im ersten Quartal 2022 noch eine erhebliche Verunsicherung bei vielen ÖPNV-Nutzern besteht. Aufgrund der Hilfen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm können, zumindest vorerst, die fehlenden Einnahmen kompensiert werden – wie lange diese Zahlungen jedoch noch fließen, kann nicht abgeschätzt werden, sodass die Kundenrückgewinnung ein großes Thema bleiben wird.

Im Bereich Stadtbahn ist das Ausschreibungsverfahren für die neuen TW4000 erfolgreich beendet worden: den Zuschlag für den Bau der neuen Fahrzeugreihe hat der spanische Hersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) erhalten.

Die ersten zunächst 42 neuen TW4000 werden noch in diesem Jahr bestellt. Der Auftrag über die 42 Fahrzeuge hat ein Gesamtvolumen von 149,98 Millionen Euro. Ein Förderbescheid der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) liegt bereits vor, die LNVG fördert diese Investition mit 67,3 Millionen Euro. Im Jahr 2026 sollen alle 42 Fahrzeuge im Einsatz sein. Auf Basis der vorgenommenen Ausschreibung könnten bis 2040 bis zu 275 neue Fahrzeuge bestellt werden, wenn die Finanzlage das zulässt.

Im Busbereich ist Anfang des Jahres eine Bestellung von insgesamt 20 E-Bussen erfolgt, Bescheide über die Förderung liegen bereits aus den Vorjahren vor. Ein weiterer Zuwendungsbescheid über 31 Busse (27 Hybrid- und 4 E-Busse) ist zum 27.06.2022 eingegangen. Bei der Bewilligung von jeweils 4 Hybrid- und E-Bussen handelt es sich um die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen, die beim Großbrand auf Mittelfeld im Juni 2021 zerstört wurden.

Auf dem Betriebshof Mittelfeld sind die Bauarbeiten nach dem Großbrand im letzten Jahr angelaufen. Für die geplante Elektrobuss-offensive soll im vorderen Bereich zusätzliche Ladeinfrastruktur errichtet werden. Zudem müssen die Folgen des Brandes aufgefangen werden. Für die kostengünstige und zeitoptimierte Umsetzung der Baumaßnahmen wurde auf dem Messegelände Hannover der Parkplatz S29 als Ausweichstandort für etwa 120 Fahrzeuge und entsprechende Büroräume errichtet, von dem die Busse seit Ende Juni auslaufen.

Das Projekt Modellregion Hannover – Wendepunkte im Verkehr (MoHaWiV) hat zum Ziel, die Bedingungen für nachhaltige Mobilität im Umland und für Pendelnde deutlich zu verbessern. Die Umsetzung des Gesamtkonzepts für Nachhaltigkeit erfolgt in fünf Teilprojekten mit Region Hannover, GVH - Großraum-Verkehr Hannover GmbH (GVH) und regiobus. Die ÜSTRA hat Ende 2021 dazu einen entsprechenden Förderantrag bei dem Projektträger Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gestellt und den Zuwendungsentscheid erhalten. Im Rahmen des Projekts ist die ÜSTRA bei der Umsetzung der verschiedenen Teilprojekte beteiligt und hauptverantwortlich für das Teilprojekt ‚Komfortsystem Fahrgast‘ sowie alle Maßnahmen im Digitalisierungsbereich. Darüber hinaus wurde im Mai 2022 eine Übertragung des Teilprojektes 1 für den On-Demand-Verkehr (sprinti) von der regiobus auf die ÜSTRA bei dem Projektträger beantragt.

## **2.2.2 Sonstige Dienstleistungen**

### **2.2.2.1 Gehry-Tower**

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

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

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

## **2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im ersten Halbjahr 2022**

Die Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2022 ist weiterhin stark durch die Corona-Pandemie sowie den anhaltenden Russland-Ukraine-Konflikt belastet und deshalb erneut schlechter verlaufen als geplant. Zudem wirken sich die Entkonsolidierungen von TransTecBau und RevCon zum 31.05.2022 aus, siehe Erläuterungen in Kapitel 1: Die TransTecBau und RevCon werden seit dem 1. Juni 2022 im Rahmen der At-Equity-Bewertung in den Konzernabschluss einbezogen. Eine Vergleichbarkeit der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage mit dem Vorjahreszeitraum ist deshalb nur eingeschränkt möglich.

### **2.3.1 Ertragslage**

Der ÜSTRA Konzern erzielte im ersten Halbjahr 2022 ein operatives Ergebnis in Höhe von 51.146 Tsd. €. Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug das operative Ergebnis -28.743 Tsd. €.

Das operative Ergebnis betrifft vornehmlich das Segment Verkehrs- und Transportleistungen und weist im ersten Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Verlust von 11.800 Tsd. € aus (Vorjahreszeitraum: -43.984 Tsd. €).

Das Segment Beratungs- und Ingenieurleistungen erzielte im ersten Halbjahr 2022 ein negatives operatives Ergebnis von -1.721 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: -1.138 Tsd. €).

Hingegen liegt das operative Ergebnis des Segments Sonstige Dienstleistungen mit -318 Tsd. € deutlich über dem Vorjahresniveau (-2.859 Tsd. €), was insbesondere auf die Entkonsolidierung der protec im Jahr 2021 zurückzuführen ist.

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

Die Umsatzerlöse im ÜSTRA Konzern stiegen im ersten Halbjahr 2022 gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 78.791 Tsd. € auf 85.667 Tsd. €.

Bei der ÜSTRA war im ersten Halbjahr 2022 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Anstieg der Segmenterlöse von 74.632 Tsd. € auf 83.291 Tsd. € zu verzeichnen, was auf den leichten Anstieg der Fahrgastzahlen und die damit einhergehenden gestiegenen Fahrscheineinnahmen zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des ÜSTRA Konzerns sind in diesem Jahr von 10.420 Tsd. € auf 37.050 Tsd. € gestiegen, was vorrangig auf die ÜSTRA zurückzuführen ist und mit 28.751 Tsd. € Zahlungen i.S. des ÖPNV-Rettungsschirms betrifft.

Der Materialaufwand stieg deutlich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 30.836 Tsd. € auf 35.711 Tsd. €, was vorrangig der Entkonsolidierung von ÜSTRA Reisen und protec in 2021 geschuldet ist und insbesondere um 5.350 Tsd. € höhere Aufwendungen für die Anmietung fremder Fahrzeuge betraf.

Der Personalaufwand im ÜSTRA Konzern betrug im ersten Halbjahr 2022 72.910 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 78.699 Tsd. €) und betraf mit leicht rückläufigen 70.546 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 71.988 Tsd. €) hauptsächlich die ÜSTRA. Der insgesamt starke Rückgang bei den Personalkosten um 5.789 Tsd. € ist überwiegend der Entkonsolidierung der protec und ÜSTRA Reisen geschuldet. Auch bei der TransTecBau reduzierten sich die Personalkosten leicht von 2.355 Tsd. € auf 2.199 Tsd. €, was jedoch mit der abweichenden Zeitrumbetrachtung in Verbindung steht. Bei der RevCon erhöhte sich der Personalaufwand von 158 Tsd. € auf 161 Tsd. €. Bei der Gehry-Tower hingegen blieb der Personalaufwand unverändert, wie im Vorjahr, bei 3 Tsd. €.

Mit 10.824 Tsd. € lagen die Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte unter den entsprechenden Aufwendungen von 11.906 Tsd. € im Vergleichszeitraum des Vorjahres, was vorrangig auf niedrigere Abschreibungen bei der ÜSTRA zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÜSTRA Konzerns von 17.112 Tsd. € sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum (15.750 Tsd. €) erneut leicht gestiegen, was vorrangig aus der ÜSTRA resultiert und mit gestiegenen Werbungskosten (400 Tsd. €), Dienstleistungskosten (350 Tsd. €) sowie höheren Kosten für Wartungsverträge im Bereich Software (684 Tsd. €) zusammenhängt.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht von -357 Tsd. € auf -351 Tsd. € verbessert, was auf rückläufige Zinsaufwendungen (-20 Tsd. €) gegenüber leicht gestiegenen Zinserträgen (14 Tsd. €) zurückzuführen ist. Das Ergebnis aus Joint Venture und Beteiligungen an assoziierten Unternehmen stieg von 131 Tsd. € auf 619 Tsd. €, was auf die Beteiligungen an der X-City Marketing Hannover GmbH (X-City), der HRG - Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (HRG), der protec, der ÜSTRA Reisen sowie seit 01.06.2022 auf die TransTecBau und die RevCon zurückzuführen ist. Das übrige Beteiligungsergebnis stagnierte bei 0 Tsd. €.

Das erste Halbjahr 2022 schloss mit einem Halbjahresgesamtergebnis von 51.146 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: -28.743 Tsd. €).

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

Die Erläuterungen zu Investitionen und Finanzierung beziehen sich auf Veränderungen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021. Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 sank die Bilanzsumme von 488.830 Tsd. € auf 480.926 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 2.895 Tsd. € deutlich unter den Abschreibungen in Höhe von 10.824 Tsd. €. Die Investitionen betrafen im ersten Halbjahr 2022 im Wesentlichen die Beschaffung und Aufrüstung von Informationstechnik (u.a. Netz- und Verkehrstechnik) sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität bei der ÜSTRA. Unter Berücksichtigung der Abgänge sowie der Verrechnung von Zuschüssen haben sich die beiden Vermögensposten gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 12.651 Tsd. € auf 297.815 Tsd. € reduziert.

Die Übrigen Finanzanlagen sind im Vergleich zum Vorjahr von 17.502 Tsd. € auf 18.050 Tsd. € angestiegen.

Die unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Joint Venture und Beteiligungen erhöhten sich überwiegend aufgrund der Joint Venture-Zugänge von TransTecBau und RevCon von 19.987 Tsd. € auf 25.875 Tsd. €.

Das Vorratsvermögen betrug 14.513 Tsd. € und hat sich zum Stand 31. Dezember 2022 (13.844 Tsd. €) leicht erhöht. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lagen mit 11.614 Tsd. € ebenfalls über dem Niveau des Vorjahres (10.699 Tsd. €). Der Bestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ist im Vergleich zum Vorjahr erneut deutlich von 54.585 Tsd. € auf 62.170 Tsd. € gestiegen, was insbesondere auf die Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (28.751 Tsd. €) bei der ÜSTRA zurückzuführen ist. Zudem haben sich die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte von 8.073 Tsd. € auf 0 Tsd. € reduziert, da der Verkauf der 10 % der Anteile an TransTecBau und RevCon im ersten Halbjahr 2022 vollzogen wurde.

Bei der Passiva kam es im ersten Halbjahr 2022 zu einem Anstieg des Eigenkapitals von 86.271 Tsd. € auf 157.487 Tsd. €, was vorrangig auf den positiven Effekt aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen (-62.147 Tsd. €; Vorjahr: -126.822 Tsd. €) zurückzuführen ist.

Der Rückgang des langfristigen Fremdkapitals um 49.975 Tsd. € auf 286.384 Tsd. € resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang der Pensionsrückstellungen von 259.342 Tsd. € auf 194.923 Tsd. €, was im Zusammenhang mit dem gestiegenen Diskontierungszinssatz (von 1,3 % auf 3,3 %) steht. Die Finanzverbindlichkeiten hingegen sind von 33.512 Tsd. € auf 41.922 Tsd. € gestiegen, was mit der Auszahlung weiterer Kreditmittel (10.794 Tsd. €) sowie planmäßig getätigten Tilgungen (2.594 Tsd. €) zusammenhängt. Die übrigen Rückstellungen haben sich ebenfalls von 20.588 Tsd. € auf 26.492 Tsd. € erhöht.

Das kurzfristige Fremdkapital sank deutlich von 66.200 Tsd. € auf 37.056 €. Dies resultiert vornehmlich aus erheblich geringeren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-19.416 Tsd. €), welche im Wesentlichen auf die ÜSTRA zurückzuführen sind und den Ausgleich der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Neubeschaffung der Elektrobusse Ende 2021 betreffen (-15.005 Tsd. €). Ebenfalls reduzierten sich die Sonstigen Verpflichtungen (-4.936 Tsd. €), was im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme neuer Stadtbahnwagen TW 3000 sowie neuer Elektrobusse und der damit verbundenen Verrechnung von Zuschüssen steht. Des Weiteren haben sich die Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten von 4.501 Tsd. € auf 0 Tsd. € verringert, da der Verkauf der 10 % der Anteile an TransTecBau und RevCon im ersten Halbjahr 2022 vollzogen wurde.

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

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich von 27.500 Tsd. € auf -18.534 Tsd. € zurückgegangen. Die Reduzierung ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Kurzfristigen Vermögenswerte (-24.462 Tsd. €), das wesentlich bessere Halbjahresergebnis (34.705 Tsd. €) sowie die Abnahme der kurzfristigen Verbindlichkeiten (-44.855 Tsd. €) zurückzuführen.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit verringerte sich von -2.751 Tsd. € auf -6.923 Tsd. €, was insbesondere aus der Termingeldanlage mit mehr als 3 Monaten Laufzeit (-9.000 Tsd. €) sowie demgegenüber stehenden Einzahlungen aus Zuschüssen (5.437 Tsd. €) resultiert.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit erhöhte sich um 15.822 Tsd. € auf 33.042 Tsd. €, was neben den gestiegenen Ergebnisausgleichszahlungen und Einzahlungen der Unternehmenseigner (5.472 Tsd. €) auf die Einzahlung aus weiteren Finanzkrediten (10.794 Tsd. €) zurückzuführen ist.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhten sich um 21.565 Tsd. €, insbesondere aufgrund der ÖPNV-Rettungsschirm-Ausgleichszahlungen (28.751 Tsd. €).

### **3. Chancen- und Risikobericht der künftigen Entwicklung im 2. Halbjahr 2022**

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

Derzeit wird eine Anpassung des Risikomanagement- und internen Kontrollsystems angestrebt. Zum derzeit bestehenden System wird auf die Erläuterungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2021 verwiesen. Veränderungen hierzu haben sich nicht ergeben.

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

##### **3.2.1 ÜSTRA**

Maßgebend ist die Betrauung der ÜSTRA durch die Region Hannover über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA), über welchen die finanzielle Absicherung der ÜSTRA geregelt ist. Durch die Einbindung der ÜSTRA in den Konzern der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH, Hannover (VVG) sind finanzwirtschaftliche Risiken nahezu ausgeschlossen, solange der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, welcher ebenfalls als Bestandteil im ÖDA genannt ist, 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 2021 haben sich zum Halbjahr vorübergehend wesentliche Veränderungen durch Preissteigerungen bei den Betriebsmitteln infolge der Ukraine-Krise für die Jahre 2022-2026 ergeben. Diese werden im Rahmen der aktuell laufenden Wirtschaftsplanung verarbeitet. Aufgrund der vorhandenen liquiden Mittel, der Einbindung in das Cash-Management-System der Region Hannover und vorhandenen bzw. neuen Kreditlinien besteht kein Liquiditätsrisiko.

### **3.3 Sonstige Dienstleistungen**

#### **3.3.1 Gehry-Tower**

Zu den Chancen und Risiken der Gehry-Tower haben sich gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2021 keine Veränderungen ergeben.

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

Grundsätzlich sind keine Risiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung erkennbar, die den Fortbestand einzelner Betriebsbereiche oder gar des gesamten ÜSTRA Konzerns gefährden könnten. Bestehende Risiken werden durch das bestehende Chancen- und Risikomanagement sowie Gegen- und Vorsorgemaßnahmen wie z.B. die Bildung von Rückstellungen oder durch Versicherungen begrenzt und gesteuert.

### **4. Prognosebericht zur Entwicklung im 2. Halbjahr 2022**

Gegenüber den im letzten Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2021 angegebenen Prognosen zur Entwicklung der Sparten liegen folgende wesentliche Veränderungen vor:

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

##### **4.1.1 ÜSTRA**

Im Hinblick auf das Konzernergebnis geht die ÜSTRA in der Betrachtung des Geschäftsjahrs 2022 davon aus, dass der geplante Jahresfehlbetrag von 98.584 Tsd. € im Wesentlichen um bis zu 34.630 Tsd. € verbessert werden kann. Dies begründet sich im Wesentlichen auf anteilige Erträge aus dem ungeplanten ÖPNV-Rettungsschirm zum Ausgleich der durch die Pandemie und das 9-Euro-Tickets verursachten Verluste. Das Jahresergebnis ist dabei auch vom Auszahlungszeitpunkt des Rettungsschirms abhängig, der ggf. anteilig erst im nächsten Jahr realisiert wird. In der Vorschau wird davon ausgegangen, dass Rettungsschirmzahlungen von Oktober 2021 bis August 2022 in Höhe von insgesamt 66.900 Tsd. € vereinnahmt werden. Das handelsrechtliche Jahresergebnis wird über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Muttergesellschaft der ÜSTRA, der VWG, ausgeglichen.

Die Umsatzerlöse Verkehr können nach der aktuellen Einschätzung pandemiebedingt mit einer Abweichung von bis zu 28.800 Tsd. € unter dem Planansatz (152.022 Tsd. €) liegen. Auf der Kostenseite geht die ÜSTRA von einer Kostensteigerung von bis zu 3.939 Tsd. € im Vergleich zum Planansatz aus. Wesentliche Gründe ergeben sich bei Material- und Personalkosten aus Kostensteigerungen durch die Ukraine-Krise und u.a. bei den Betriebsstoffen (Diesel und Strom).

Für das Jahr 2022 sind bei der ÜSTRA Investitionen in Höhe von 157.632 Tsd. € geplant, nach Abzug eines geplanten Realisierungsfaktors und des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 109.260 Tsd. €. In der Vorschau 2022 wird davon ausgegangen, dass Investitionen in Höhe von 109.061 Tsd. € realisiert werden und der Eigenanteil 69.606 Tsd. € beträgt. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit ist die Erneuerung der Fahrzeugflotte inklusive Ladeinfrastruktur.

Die Verzögerungen bei der Umsetzung einzelner für das Jahr 2022 vorgesehener Investitionsmaßnahmen bei der ÜSTRA führen zur Verschiebung in den Jahresscheiben. Im Wesentlichen betrifft dies Maßnahmen für Liegenschaften und zur Erneuerung der Infrastrukturanlagen.

## **4.2 Sonstige Dienstleistungen**

### **4.2.1 Gehry-Tower**

In 2022 soll die ursprünglich für 2021 geplante Fassadenreinigung durchgeführt werden.

Für das Jahr 2022 wird voraussichtlich der geplante Jahresüberschuss i.H.v. 30 Tsd. € erreicht.

## **4.3 Konzernprognose**

Zusammenfassend wird für eine Konzernprognose – auch vor dem Hintergrund des jüngsten Anteilsverkaufs von jeweils 10 % der TransTecBau sowie der RevCon – aufgrund der Tatsache, dass die ÜSTRA den wesentlichen Teil des Konzerns ausmacht, auf das Kapitel 4.1.1 verwiesen.

Hannover, 29. September 2022

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke

## ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

### Konzernbilanz zum 30. Juni 2022

#### AKTIVA

---

	Anhang Verweis	30.06.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte		5.905	5.977
Sachanlagen	(6.1)	291.910	304.489
Übrige Finanzanlagen		18.050	17.502
Anlagenwerte		<u>315.865</u>	<u>327.968</u>
Unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen und Joint Ventures	(6.2)	<u>25.875</u>	<u>19.987</u>
		341.740	347.955
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(6.3)	50.889	53.674
Vorräte		14.513	13.844
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		11.614	10.699
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		62.170	54.585
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		0	8.073
		<u>139.186</u>	<u>140.875</u>
		<u><u>480.926</u></u>	<u><u>488.830</u></u>

**PASSIVA**

	Anhang Verweis	30.06.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital		67.491	67.491
Kapitalrücklage		435.539	415.468
Ergebnisvortrag		-283.396	-269.866
Sonstige Ergebnisbestandteile		-62.147	-126.822
		<u>157.487</u>	<u>86.271</u>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>			
Pensionsrückstellungen	(6.4)	194.923	259.342
Übrige Rückstellungen	(6.5)	26.492	20.588
Finanzverbindlichkeiten	(6.6)	41.922	33.512
Sonstige Verpflichtungen	(6.7)	23.047	22.917
		<u>286.384</u>	<u>336.359</u>
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>			
Übrige Rückstellungen	(6.5)	76	156
Finanzverbindlichkeiten	(6.6)	4.716	4.926
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		14.095	33.511
Sonstige Verpflichtungen	(6.7)	18.169	23.106
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		0	4.501
		<u>37.056</u>	<u>66.200</u>
		<u>480.926</u>	<u>488.830</u>

## ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

### Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2022

	Anhang Verweis	1.1.-30.06.2022 €	1.1.-30.6.2021 Tsd. €
Umsatzerlöse	(6.8)	85.667	78.791
Sonstige betriebliche Erträge	(6.9)	37.050	10.420
Materialaufwand		35.711	30.836
Personalaufwand		72.910	78.699
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		10.824	11.906
Sonstige betriebliche Aufwendungen		17.112	15.750
<b>Operatives Ergebnis</b>		<b>-13.840</b>	<b>-47.981</b>
<b>Ergebnis aus Joint Venture und Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen</b>		<b>619</b>	<b>131</b>
Zinsen und ähnliche Erträge		10	24
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		361	381
<b>Übriges Finanzergebnis</b>		<b>-351</b>	<b>-357</b>
<b>Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag</b>		<b>-13.572</b>	<b>-48.206</b>
Ertragsteuern		-43	28
<b>Halbjahresergebnis</b>		<b>-13.529</b>	<b>-48.234</b>
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		<i>-13.529</i>	<i>-48.234</i>
<b>Sonstiges Ergebnis</b>			
<b>In den Folgeperioden nicht erfolgswirksam umzugliederndes sonstiges Ergebnis</b>			
Neubewertungen im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen	(6.4)	64.675	19.491
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>64.675</b>	<b>19.491</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>51.146</b>	<b>-28.743</b>
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		<i>51.146</i>	<i>-28.743</i>
<b>Unverwässertes und verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>		<b>1,94</b>	<b>-1,09</b>

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2022

(Tsd. €)	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Ergebnisvortrag	Rücklage für Pensionsverpflichtungen	Anteilseigner des Mutterunternehmens Summe
Stand 1. Januar 2021	67.491	349.445	-226.187	-206.955	-16.206
Jahresergebnis			-43.680		-43.680
Sonstiges Ergebnis				80.133	80.133
Gesamtergebnis			-43.680	80.133	36.453
Verlustübernahme		66.023			66.023
<b>Stand 31. Dezember 2021</b>	<b>67.491</b>	<b>415.468</b>	<b>-269.867</b>	<b>-126.822</b>	<b>86.270</b>
Stand 1. Januar 2022	67.491	415.468	-269.867	-126.822	86.270
Jahresergebnis			-13.529		-13.529
Sonstiges Ergebnis				64.675	64.675
Gesamtergebnis			-13.529	64.675	51.146
Verlustübernahme		20.071			20.071
<b>Stand 30. Juni 2022</b>	<b>67.491</b>	<b>435.539</b>	<b>-283.396</b>	<b>-62.147</b>	<b>157.487</b>

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

IFRS-Konzern-Kapitalflussrechnung zum 30. Juni 2022

	Verweis Anhang	Tsd. €	1.1. - 30.6.2021 Tsd. €
Halbjahresergebnis		-13.529	-48.234
Abschreibungen (+) auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		10.824	11.906
Abnahme(-) / Zunahme (+) der Rückstellungen	(6.4, 6.5)	6.079	8.045
Aktivierete Eigenleistungen(-)		-92	-303
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge(-) / Aufwendungen (+)		-1.481	5.741
Saldo der Gewinne(-) und Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		1.981	2.726
Saldo der erhaltenen Zinserträge (-) und gezahlten Zinsaufwendungen (+)		351	357
Saldo der Erträge(-) und Aufwendungen aus assoziierten Unternehmen		-743	-131
Sonstige Beteiligungserträge		0	0
Zahlungsmittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit vor Veränderungen des Nettoumlaufvermögens		3.390	-19.893
Zunahme(-) / Abnahme der Vorräte, der Forderungen und sonstiger Vermögenswerte, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit bzw. dem Finanzmittelfonds zuzuordnen sind		-3.283	21.179
Zunahme / Abnahme(-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstiger Verpflichtungen, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	(6.5)	-18.641	26.214
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		-18.534	27.500
Investitionen(-) in das immaterielle Anlagevermögen	(6.2)	-287	-543
<b>Einzahlungen</b> aus dem Abgang von Sachanlagen		5	0
Investitionen(-) in das Sachanlagevermögen	(6.2)	-257	-2.305
<b>Einzahlungen</b> aus Zuwendungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		5.538	101
<b>Auszahlungen</b> aus dem Abgang von Tochterunternehmen (abzüglich des abgegangenen Liquiditätsbestands)		-2.719	-89
Termingelder mit einer Laufzeit von über 3 Monaten	(6.2)	-9.000	0
Investitionen(-) in das Finanzanlagevermögen		-213	61
Erhaltene Zinsen		10	24
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		-6.923	-2.751
Ergebnisgleichzahlungen und Einzahlungen der Unternehmenseigner	(6.10)	26.346	20.874
Einzahlung (+)/Auszahlungen für die Tilgung(-) von Finanzkrediten	(6.6)	-2.594	-3.705
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten	(6.6)	10.794	0
Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten im Sinne des IFRS 16		-1.143	-967
Gezahlte Zinsen		-361	-380
<i>(davon aus IFRS 16 151 Tsd. €)</i>			
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		33.042	15.822
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>		7.585	40.571
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		54.585	34
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>		62.170	40.605
<b>Finanzmittelfonds:</b>			
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten / Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		62.170	40.605
<b>Finanzmittelfonds</b>		62.170	40.605

## **ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover**

### **Verkürzter Konzernanhang für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2022**

#### **1. Allgemeine Informationen zur Rechnungslegung**

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA) mit Sitz in Hannover/Deutschland, Am Hohen Ufer 6, stellt im Einklang mit §115 WpHG und den Vorschriften des IAS 34 „Zwischenberichterstattung“ einen verkürzten Konzern-Zwischenabschluss für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2022 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 2021 zu lesen.

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss der ÜSTRA und ihrer Tochtergesellschaften für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2022 wurde zusammen mit dem Konzern-Zwischenlagebericht durch Zeichnung des Vorstands der ÜSTRA vom 29. September 2022 zur Veröffentlichung freigegeben.

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

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), sodass deren Geschäftsaktivitäten und Ergebnisse bedeutende Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Die Rechtseinheit „ÜSTRA“ stellt demzufolge ein eigenständiges Geschäftssegment dar. Daneben bestehen die Segmente „Beratungs- und Ingenieurleistungen“, das bis zum 31. Mai 2022 die Geschäftstätigkeit der TransTecBau beinhaltete sowie „Sonstige Dienstleistungen“, das bis zum 31. Mai 2022 auch die RevCon enthielt. Das Segment der „übrigen Verkehrs- und Transportleistungen“ entfällt seit Ende 2021, aufgrund der Veränderungen im Konsolidierungskreis im Vorjahr. Die Einteilung der Segmente ist ansonsten im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Auch die Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2022 der ÜSTRA wird weiterhin maßgeblich durch die Auswirkungen der Pandemie beeinflusst. Neue Einflüsse ergeben sich aus der Einführung des 9-Euro-Tickets und der kritischen Lage in Osteuropa, die die ökonomischen Rahmenbedingungen im Jahr 2022 unvorhergesehen für die ÜSTRA ändern. Die Auswirkungen der Kriegssituation bilden sich in allgemeinen Preissteigerungen ab, wobei der Bereich der Energiekosten am stärksten betroffen ist. Bestehende Verträge mit den Lieferanten mildern die Situation für 2022 teilweise ab. Insbesondere konnte der Dieselpreis bereits bis April 2023 fixiert werden, sodass hier mit einem stabilen Preis kalkuliert werden kann. Beim Strompreis besteht aktuell noch eine Preisbindung bis 31.12.2022. Das Ausschreibungsverfahren für die kommenden Perioden ab 2023 läuft bereits, jedoch hat sich die Preisentwicklung dramatisch verändert, sodass in jedem Fall mit Preissteigerungen zu rechnen ist, diese jedoch derzeit nicht verlässlich bestimmt werden können. Es besteht weiterhin ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag Versorgung- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover.

In den anderen Segmenten „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 2021 angewandten Rechnungslegungsmethoden unverändert übernommen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 sind eine Reihe neuer oder überarbeiteter Standards und Interpretationen verbindlich anzuwenden; diese haben jedoch keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss:

IFRS/IFRIC	Bezeichnung
Änderungen an IAS 37	Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung
IFRS-Standards	Jährliche Verbesserungen an den IFRS-Standards 2018–2020
Änderungen an IAS 16	Sachanlagen: Erträge vor der geplanten Nutzung
Änderungen an IFRS 3	Verweis auf das Rahmenkonzept

### Neue, aber noch nicht angewendete Rechnungslegungsvorschriften

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

### 3. Konsolidierungskreis

Der Kreis vollkonsolidierter Unternehmen hat sich gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 um zwei Unternehmen reduziert.

Die Region Hannover (RH) als Aufgabenträger für den ÖPNV ist an die beiden Unternehmen ÜSTRA und regiobus Hannover GmbH (regiobus), Hannover, herangetreten mit der Bitte, die Zusammenarbeit zu stärken. Daraus ist ein Kooperationsprojekt entstanden. Ziel ist es, insbesondere eine gemeinsame Außendarstellung zu gewährleisten, eine Vereinfachung und Optimierung der Prozesse für den Kunden zu erreichen und die Qualität des Kundenerlebnisses zu steigern. Der Lenkungskreis des Projektes hat in diesem Zusammenhang die Veräußerung von jeweils 10 % der Geschäftsanteile an den beiden 100 %-igen ÜSTRA Tochterunternehmen TransTecBau und der RevCon an die regiobus empfohlen.

Mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 ist der Aufsichtsrat der Empfehlung der RH nachgekommen und beschloss jeweils 10 % der Anteile der TransTecBau und RevCon an die regiobus zu verkaufen.

Der Gesellschaftsvertrag sieht in wesentlichen Teilen für die Gesellschafterbeschlüsse ein Einstimmigkeitserfordernis vor, sodass der regiobus über die 10 %-ige Beteiligung hinausgehend für die wesentlichen Entscheidungen ein maßgebender Einfluss eingeräumt wurde, sodass sich hieraus eine gemeinsame Beherrschung ergibt. Aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Vereinbarungen sind die Voraussetzungen des IFRS 10 nicht erfüllt, sodass die TransTecBau und die RevCon ab dem Zeitpunkt des Verkaufs der Anteile nicht mehr vollkonsolidiert werden. Die Veräußerung der 10 %-igen Geschäftsanteile der Tochterunternehmen TransTecBau und RevCon an die regiobus wurde im Mai 2022 vollzogen, sodass die beiden Gesellschaften den Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen zum 31. Mai 2022 verlassen haben.

Das Nettovermögen - bestehend aus Vermögensgegenständen und Schulden - hat sich zum 31. Mai 2022 durch den Abgang um 1.969 Tsd. € verringert, dem gegenüber steht ein Veräußerungslös von 4.879 Tsd. €, der in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wird. Andererseits wurden die Beteiligungen (TransTecBau und RevCon) als Joint Venture stichtagsbedingt betrachtet zu einem Zeitwert in Höhe von 6.703 Tsd. € eingebucht.

in TEUR	2022
<i>Langfristige Vermögenswerte</i>	
Immaterielle Vermögenswerte	-92
Sachanlagen	-2.488
<i>Kurzfristige Vermögenswerte</i>	
Vorräte	-6
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	-2.055
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-3.464
<i>Sonstiges Aktiva</i>	
Latente Steuern	-148
Rechnungsabgrenzungsposten	-65
<i>Langfristiges Fremdkapital</i>	
Rückstellungen	3.142
<i>Kurzfristiges Fremdkapital</i>	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	49
Sonstige Verpflichtungen	2.514
<i>Sonstiges Aktiva</i>	
Rechnungsabgrenzungsposten	44
<b>Netto-Vermögenswerte und -Schulden</b>	<b>-2.569</b>
In Zahlungsmitteln erhaltenes Entgelt	745
Veräußerter Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungs- mitteläquivalenten	-3.464
<b>Netto-Zuflüsse an Zahlungsmitteln</b>	<b>-2.719</b>

Auswirkungen der Veräußerung der TransTecBau und RevCon auf die Bilanzposten des Konzerns:

<b>Bewertungstechnik</b>	<b>Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren</b>
<p>Abgezinste Cashflows: Die abgezinste Cashflows berücksichtigen den Barwert der erwarteten Netto-Cashflows, die die Gesellschaft erzeugt, unter Einbeziehung der geplanten Wachstumsrate; die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem risikobereinigten Abzinsungssatz abgezinst.</p>	<p>TransTecBau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die geplanten Umsatzerlöse basieren auf einer Einzelbewertung der jeweiligen Projektverträge. Die wesentliche Planungsprämisse der mittelfristigen Umsatzplanung stellt der Nahverkehrsplan der Region Hannover dar. Das Drittgeschäft soll lediglich auf einem reduzierten Niveau fortgeführt werden.</li> <li>- WACC (gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten) 5,4 % angenommen</li> </ul> <p>RevCon:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Umsatzplanung erfolgt detailliert auf Basis des bestehenden Rahmenvertrags mit ÜSTRA sowie den weiteren Leistungen innerhalb des ÜSTRA-Konzerns bzw. der VVG. Die Planung erfolgt vor Berücksichtigung möglicher Synergien aus der geplanten Transaktion.</li> <li>- Zudem werden die Leistungen mit Dritten auf Basis von Verträgen und Vereinbarungen sowie eines geringen noch zu akquirierenden Anteils geplant.</li> <li>- WACC 5,4 % angenommen</li> </ul>

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

Aufgrund der weiterhin bestehenden 90 % Beteiligung werden diese beiden Gesellschaften seit dem 1. Juni 2022 als Joint Venture unter Anwendung der At-Equity Methode bilanziert.

Der Konsolidierungskreis stellt sich zusammenfassend zum 30. Juni 2022 wie folgt dar:

Nr.	Name und Sitz der Konzerngesellschaft <i>Hauptgeschäftstätigkeit</i>	Kapital/ Stimm- rechts- anteil	Anteile gehalten von
<b>Konsolidierte Tochterunternehmen</b>			
1	Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH, Hannover <i>Grundstücksvermietung</i>	100 %	ÜSTRA
<b>Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen</b>			
<b>Joint Venture</b>			
2	ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover	90 %	ÜSTRA
3	protec service GmbH, Hannover	90 %	ÜSTRA
4	TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover <i>Baumanagement</i>	90 %	ÜSTRA
5	RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover <i>Revisions und Beratungsdienstleistungen</i>	90 %	ÜSTRA
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
6	Fahrgastmedien, Hannover GmbH, Hannover <i>Fahrgastfernsehen</i>	90 %	ÜSTRA
7	X-CITY MARKETING Hannover GmbH, Hannover <i>Vermietung von Werbeflächen</i>	50 %	ÜSTRA
8	Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. - Passerelle - KG, Hannover <i>Grundstücksgesellschaft</i>	30 %	ÜSTRA
<b>Nicht nach der Equity-Methode einbezogene Beteiligungen</b>			
9	TaxiBus Vertriebs- und Vermittlungsgesellschaft mbH, Hannover <i>Reiseverkehrsdienstleistungen</i>	50 %	ÜSTRA
10	GVH - Großraum-Verkehr Hannover GmbH, Hannover <i>Nahverkehrsdienstleistungen</i>	33 %	ÜSTRA
11	FM Hannover GmbH, Hannover <i>Sicherheitsdienstleistungen</i>	30 %	Nr. 3

#### **4. Konsolidierungsmethoden (einschließlich Equity-Methode)**

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

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

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

## 5. Segmentinformationen

1. Januar bis 30. Juni 2022	ÜSTRA		Sonstige Verkehrs- und Transport- leistungen		Beratungs- und Ingenieur- leistungen		Sonstige Dienst- leistungen		Gesamtbetrag	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
<b>Segmenterlöse</b>										
Gesamtumsätze	83.407	75.804	0	5.372	2.917	3.651	608	4.592	86.932	89.419
Intersegmentumsätze	-116	-1.172	0	-4.850	-356	-318	-567	-4.048	-1.039	-10.388
Außenumsätze	83.291	74.632	0	522	2.561	3.333	41	544	85.893	79.031
<b>Überleitungen</b> Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses / Auftragsfertigung									-226	-240
<b>Konzernumsatzerlöse</b>									85.667	78.791
<b>Segmentergebnis</b>	<b>-86</b>	<b>0</b>	<b>-56</b>	<b>-45</b>	<b>-1.092</b>	<b>-881</b>	<b>426</b>	<b>784</b>	<b>-808</b>	<b>-142</b>
<b>Überleitungen:</b>										
<b>Segmentergebnis</b>									<b>-808</b>	<b>-142</b>
a) Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses Auftragsfertigung									-11	-79
Nutzungsdaueranpassungen bei Sachanlagen									-361	-119
Pensionsverpflichtungen									9.981	3.629
Unterschiedsbetrag unter Anwendung des IFRS 16									-1.008	-647
Unterschiede bei der Bilanzierung sonstiger Rückstellungen									-6.096	-6.485
Latente Steuern									74	32
									2.578	-3.669
b) Konzernabschlusspezifika									-65	385
c) Ertragsteuern									-43	28
d) Verlustübernahme									-20.071	-48.368
e) Veränderung des Konsolidierungskreises									4.879	3.588
<b>Halbjahresergebnis</b>									<b>-13.529</b>	<b>-48.234</b>

Die für die vorstehende Segmentberichterstattung maßgebenden Segmentierungs- und Bemessungsgrundlagen sind gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 unverändert. Durch die Veräußerung der TransTecBau und RevCon werden ihre Geschäftstätigkeiten im Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ und „Sonstige Dienstleistungen“ bis zum 31. Mai 2022 geführt.

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

### *Auftragsfertigung*

Im Konzernabschluss werden die Auftragserlöse aus der Auftragsfertigung der TransTecBau entsprechend dem Leistungsfortschritt erfasst. Der Ausweis erfolgte unter den Vertragsvermögenswerten (Forderungen aus Fertigungsaufträgen), wohingegen die Umsatzerlöse aus solchen Aufträgen und die Gewinne hieraus in der Segmentberichterstattung erst nach Abschluss eines Auftrags realisiert werden.

### *Nutzungsdaueranpassungen bei Sachanlagen*

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

### *Pensionsverpflichtungen*

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

### *IFRS 16*

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

### *Unterschiede bei der Bilanzierung sonstiger Rückstellungen*

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

### *Latente Steuern*

Aktivische und passivische Steuerüberhänge werden in der Segmentberichterstattung nicht berücksichtigt.

### *Konzernabschlussspezifika*

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

### *Verlustübernahme*

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

### *Änderung des Konsolidierungskreises*

Effekte aus der Änderung des Konsolidierungskreises resultieren aus den Anteilsverkäufen der Anteile an TransTecBau (Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“) und RevCon (Segment „Sonstige Dienstleistungen“). Wir verweisen auch auf den Abschnitt 3. Aufgrund des Verkaufs von 10 % der Anteile TransTecBau und RevCon ergab sich aus Konzernsicht ein Ertrag in Höhe von 4.879 Tsd. €.

## **6. Angaben zu einzelnen Sachverhalten in der Berichtsperiode**

### **Zusätzliche Erläuterungen zu Finanzinstrumenten**

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Klassifizierung und Methoden der Ausbuchung sind identisch zum 31. Dezember 2021.

#### **i. Ansatz und Bewertung**

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

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

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

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

## **ii. Wertminderungen**

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

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

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

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

### **Finanzielle Vermögenswerte mit beeinträchtigter Bonität**

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

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

## Abschreibung

Der Bruttobuchwert eines finanziellen Vermögenswertes wird abgeschrieben, wenn der Konzern nach angemessener Einschätzung nicht davon ausgeht, dass der finanzielle Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist. Im Konzern ist dies der Fall, wenn davon auszugehen ist, 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 2022/31. Dezember 2021 dargestellt:

	Übrige Finanzanlagen		Übrige Finanzanlagen		Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		Sonstige finanzielle Vermögenswerte		Summe	Summe
	30.06.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €	30.06.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €	30.06.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €	30.06.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €	30.06.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €	30.06.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
zu fortgeführten Anschaffungskosten	179	187	0	0	11.614	11.614	62.170	54.585	50.866	53.644	124.829	120.030
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert (davon marktgängige Kapitalanlagen)	452	109	17.419	(17.419)	17.206	(17.206)	0	0	0	0	17.871	(17.206)
Buchwert, entspricht dem beizulegenden Zeitwert	631	296	17.419	17.206	11.614	11.614	62.170	54.585	50.866	53.644	142.700	137.346

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

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

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

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

## **Beizulegender Zeitwert**

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

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

Im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Stufen stattgefunden.

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

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

## **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, Flüssigen Mitteln und sonstigen finanziellen Vermögenswerten des Konzerns.

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

## **Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte**

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

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

Die allgemein eingeräumten Zahlungsziele sind abhängig von der Art der fakturierten Leistung. Fakturierungen von Leistungen des Verkehrs- und Transportsegments im Rahmen des Fahrkartenverkaufs sowie von sonstigen Dienstleistungen sind im Allgemeinen mit einem Zahlungsziel von 14 Tagen versehen. Bei 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.

Ausfallsgefährdete Forderungen werden in Form einer Kombination von standardisierten und individuellen Analysetechniken identifiziert. Im Wesentlichen werden Verkehrs- und Transportleistungen erbracht, hier erwirbt der Kunde durch Zahlung sein Ticket. Risiken im darüber hinausgehenden Forderungsbestand wird durch die Bildung einer portfoliobasierten Wertberichtigung Rechnung getragen. Der Konzern wendet den vereinfachten Wertminderungsansatz gemäß IFRS 9 an, somit werden die über die Vertragslaufzeit erwarteten Kreditverluste berücksichtigt. Ausgangspunkt des Wertminderungsmodells ist eine Analyse der tatsächlichen historischen Ausfallraten. Diese historischen Ausfallraten werden bei gegebener Relevanz unter Berücksichtigung zukunftsgerichteter Informationen und der Einflüsse aktueller Veränderungen im makroökonomischen Umfeld angepasst. Aufgrund äußerst geringer, bonitätsbedingter Forderungsausfälle in der Vergangenheit wird der erwartete Kreditverlust derzeit für das Gesamtportfolio an Forderungen des Konzerns ermittelt. Die historischen Ausfallraten werden aber regelmäßig analysiert, um bei Bedarf eine differenzierte Vorgehensweise für unterschiedliche Portfolios anzuwenden. Auf dieser Grundlage wurde, wie auch im Vorjahr, eine portfoliobasierte Wertberichtigung von 1 % erfasst (89 Tsd. €).

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

## **(1) Anlagevermögen**

Im Berichtsjahr haben sich die Sachanlagen im Wesentlichen durch die planmäßige Abschreibung verringert. Dem gegenüber standen Zugänge zu den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 2.229 Tsd. €.

Zum Stichtag sind Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 im Sachanlagevermögen von 21.868 Tsd. € (31. Dezember 2021: 22.775 Tsd. €) aktiviert. Ein wesentlicher Teil der Nutzungsrechte entfällt auf den Flächennutzungsvertrag. Der Flächennutzungsvertrag setzt sich aus einer jährlich fixen Vergütung von 1.000 Tsd. € und einer an das Spartenergebnis Stadtbahn geknüpften, variablen Komponente zusammen. Der Vertrag verlängert sich jeweils um ein Jahr, sofern er nicht mit einer Frist von 12 Monaten vor seinem Auslaufen schriftlich gekündigt wird. Aktuell ist keine Kündigung geplant. Daher geht der Konzern von einer Laufzeit von 20 Jahren aus, was der Restlaufzeit des ÖDA entspricht. Gemäß IFRS 16.38 (b) i.V.m. 16.27 (b) sind die variablen Leasingzahlungen im Fall der ÜSTRA nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit zu berücksichtigen und werden weiterhin in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der das eingetretene Ereignis die Zahlung auslöst.

## **(2) Joint Venture**

Im Berichtszeitraum wurden, wie unter Abschnitt 3 beschrieben, jeweils 10 % der Anteile der TransTecBau und RevCon an die regiobus mit Wirkung zum 31. Mai 2022 veräußert. Hieraus ergab sich aus Konzernsicht unter Beachtung der Fair-Value-Bewertung ein Ertrag aus der Entkonsolidierung von 4.879 Tsd. €, welcher in den sonstigen betrieblichen Erträgen gezeigt wird - wobei auf die TransTecBau 2.910 Tsd. € und auf die RevCon 1.969 Tsd. € entfallen. Gleichzeitig wurden 6.703 Tsd. € Anteile an Joint Venture Unternehmen (TransTecBau und RevCon) eingebucht.

Die Folgebewertung erfolgt unter Anwendung der At-Equity-Methode.

## **(3) Sonstige finanzielle Vermögenswerte**

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 50.889 Tsd. € (Vorjahr: 53.674 Tsd. €) enthalten Termingelder mit einer Restlaufzeit von über drei Monaten in Höhe von 29.000 Tsd. € (Vorjahr: 20.000 Tsd. €).

#### **(4) Pensionsrückstellungen**

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens. Wie auch bereits im Vorjahr, wurden die Richttafeln 2018 G von K. Heubeck berücksichtigt. Die weiteren bei der Ermittlung der Pensionsverpflichtungen zugrunde gelegten versicherungsmathematischen Bewertungsparameter entsprechen mit Ausnahme des Diskontierungszinssatzes von 3,30 % (31. Dezember 2021: 1,30 %) denen zum 31. Dezember 2021. Zum 30. Juni 2022 ergibt sich ein Gesamtverpflichtungsumfang von 396.162 Tsd. € (31. Dezember 2021: 454.592 Tsd. €). Das vom Verpflichtungsumfang abgesetzte Planvermögen, das im Wesentlichen aus Schuldinstrumenten, Immobilien und Bankguthaben besteht, wird zum 30. Juni 2022 mit 201.240 Tsd. € (31. Dezember 2021: 195.250 Tsd. €) bewertet. Somit ergibt sich eine Netto-Pensionsverpflichtung von 194.923 Tsd. € (31. Dezember 2021: 259.342 Tsd. €). Die verbleibenden Dienstzeitaufwendungen von 3.719 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 8.798 Tsd. €) und Zinsaufwendungen von 2.823 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 1.818 Tsd. €) sind im Personalaufwand enthalten. Aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes reduziert sich die Pensionsverpflichtung. Der Ausweis aus der Neubewertung (einschließlich versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste) der Auswirkungen der Vermögenswertobergrenze (ohne Berücksichtigung von Nettozinsen, da auf den Konzern nicht anwendbar) und der Erträge aus Planvermögen (ohne Berücksichtigung von Nettozinsen) werden sofort in der Bilanz und in der Periode, in welcher sie anfallen, in einer Rücklage für Pensionsverpflichtungen im sonstigen Ergebnis (debitorisch oder kreditorisch) der Pensionsverpflichtungen erfolgt im sonstigen Ergebnis in Höhe von 64.675 Tsd. €.

#### **(5) Übrige Rückstellungen**

Der Posten besteht überwiegend aus Rückstellungen für Vorruhestandsvereinbarungen und drohende Verluste. Die übrigen Rückstellungen befinden sich mit 26.568 Tsd. € über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2021: 20.744 Tsd. €).

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

Im ersten Halbjahr 2022 erfolgte ein weiterer Abruf aus dem bestehenden Commerzbank-Darlehen in Höhe von 10.794 Tsd. €. Zudem erfolgten planmäßige Tilgungen von 2.594 Tsd. €.

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

Die sonstigen Verpflichtungen enthalten Verpflichtungen aus der Passivierung von Leasingverbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet sind.

Die Leasingverbindlichkeiten betragen zum 30. Juni 2022 22.428 Tsd. € (31. Dezember 2021: 23.235 Tsd. €), davon kurzfristige Leasingverpflichtungen 910 Tsd. €.

## (8) Umsatzerlöse

	1.1. bis 30.06.2022 Tsd. €	1.1. bis 30.06.2021 Tsd. €
Verkehrs- und Transportleistungen	83.291	75.154
Beratungs- und Ingenieurleistungen	2.336	3.093
Sonstige Dienstleistungen	41	544
	<u>85.668</u>	<u>78.791</u>

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

	1.1. bis 30.06.2022 Tsd. €	1.1. bis 30.06.2021 Tsd. €
Linien- und Gelegenheitsverkehr	64.871	56.407
Erträge aus Instandhaltungsvertrag	11.901	11.403
Erträge aus weiterberechneten Kosten	4.917	5.610
Bautechnische Planungs- und Beratungsleistungen	2.561	3.333
Mieten und Pachten	726	971
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	41	544
Reklameflächenvermietung	650	524
	<u>85.667</u>	<u>78.791</u>

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

Sämtliche Umsatzerlöse werden zeitraumbezogen erbracht.

## (9) Sonstige betriebliche Erträge

Der Konzern hat Zuwendungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 25.668 Tsd. € erhalten. Des Weiteren hat der Konzern Zuwendungen zur Kompensation des „9 Euro – Tickets“ in Höhe von 3.082 Tsd. € erhalten.

## (10) Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen

### *Beziehungen zur Muttergesellschaft*

Die Beziehungen zur Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover, beschränken sich unverändert auf die typischerweise im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vorzunehmenden organschaftlichen Steuerverrechnungen sowie auf die Ergebnisabführung. Die ÜSTRA hat von der VVG Abschlagszahlungen auf

das für das Geschäftsjahr 2022 erwartete handelsrechtliche Jahresergebnis in Höhe von 26.346 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 20.874 Tsd. €) erhalten.

#### *Sonstige Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen*

Aus der Erbringung von Leistungen des Segments „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ an die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra), Betreiberin des Schienennetzes, wurden Umsatzerlöse in Höhe von 3.045 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 3.372 Tsd. €) erzielt.

Daneben wurden Umsatzerlöse in Höhe von 11.901 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 11.403 Tsd. €) aus dem mit der infra geschlossenen Instandhaltungsvertrag erzielt, der die Inspektion, die Wartung sowie die Instandsetzung der Schieneninfrastrukturanlagen umfasst.

Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur bestehen zwischen ÜSTRA und der Schwestergesellschaft infra gegenseitige Leistungsbeziehungen. Die für den Betrieb der Stadtbahnen notwendigen Schieneninfrastrukturanlagen stehen nicht im Eigentum der ÜSTRA. Diese werden von der infra zur Nutzung für den Fahrbetrieb im Personennahverkehr überlassen. Im Anlagen-Nutzungsvertrag hat sich die ÜSTRA gegenüber der infra verpflichtet, zuzüglich zu einem Fixbetrag von 1.000 Tsd. €, welcher quartalsweise in Höhe von 250 Tsd. € gezahlt wird einen Betrag von 50,0 % des in der Sparte Stadtbahn erwirtschafteten Gewinns nach Feststellung des Jahresabschlusses an die infra als Pacht zu zahlen. Im Berichtszeitraum sind im Rahmen des mit der infra bestehenden Anlagennutzungsvertrags Nutzungsentgelte in Höhe von 500 Tsd. € gezahlt worden. Die Aufwendungen verteilen sich auf Abschreibungen auf das Right of use in Höhe von 433 Tsd. € und Zinsaufwand in Höhe von 110 Tsd. €.

Unverändert werden innerhalb des Konzernverbunds der VVG Energiebeschaffungen getätigt, die zu einem entsprechenden Materialaufwand in Höhe von 5.978 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 5.171 Tsd. €) führen.

Ferner unterhält der Konzern Beziehungen zur Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V., die in erster Linie die Einlage liquider Mittel in das Kassenvermögen betreffen. Die im Berichtszeitraum zugeführten und zur Deckung des Liquiditätsbedarfs für die laufenden Pensionszahlungen bestimmten Bareinlagen in Höhe von 5.597 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 5.279 Tsd. €) führen zu einer entsprechenden Reduktion der Pensionsrückstellungen und haben damit keine Ergebnisauswirkungen. Darüber hinaus bestehen zur Versorgungseinrichtung laufende Geschäftsbeziehungen aus der Anmietung von Räumlichkeiten und der Weiterbelastung von Kostenanteilen, die sich hinsichtlich des Umfangs und der Bedingungen gegenüber dem Geschäftsjahr 2021 nicht wesentlich verändert haben.

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

Es haben keine Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode stattgefunden.

Hannover, den 29. September 2022

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke

## **Versicherung der gesetzlichen Vertreter**

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

Hannover, den 29. September 2022

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke