



# Jahresabschluss 2019

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

**ÜSTRA**

Wir bringen Hannover nach morgen.



# Jahresabschluss 2019

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft



# Inhaltsverzeichnis

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019.....	5
Bilanz zum 31. Dezember 2019 .....	28
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 .....	30
Anhang für das Geschäftsjahr 2019.....	32
Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2019 .....	42
Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2019.....	44
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers.....	45
Bericht des Aufsichtsrats.....	50

# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

<b>1. Grundlagen der Gesellschaft .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Wirtschaftsbericht.....</b>	<b>7</b>
2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung.....	7
2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2019.....	8
2.3 Mitarbeiter.....	12
2.4 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage .....	13
2.4.1 Umsatzentwicklung .....	13
2.4.2 Ertragslage .....	14
2.4.3 Vermögens- und Finanzlage .....	15
2.4.4 Investitionen.....	15
<b>3. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess.....</b>	<b>17</b>
<b>4. Chancen- und Risikobericht.....</b>	<b>18</b>
4.1 Chancen- und Risikomanagementsystem .....	18
4.2 Zukünftige Entwicklungen im NGVFG.....	19
4.3 Leistungswirtschaftliche Chancen und Risiken.....	19
4.4 Personal .....	20
4.5 Informationstechnik .....	20
4.6 Finanzwirtschaftlicher Bereich .....	20
4.7 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands .....	21
<b>5. Erklärung zur Unternehmensführung .....</b>	<b>21</b>
5.1 Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats zu den Empfehlungen der Regierungskommission Corporate Governance Kodex.....	21
5.2 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken .....	21
5.3 Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat und Zusammensetzung und Arbeitsweise der Aufsichtsratsausschüsse.....	22
5.4 Angaben zur Geschlechterquote im Aufsichtsrat und zu den Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands .....	23
5.5 Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht gemäß CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz.....	24
5.6 Angaben zur Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat .....	24
<b>6. Sonstige Berichte .....</b>	<b>25</b>
6.1 Vergütungsbericht .....	25
6.2 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289 Abs. 4 HGB .....	25
6.3 Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit (Entgeltbericht).....	26
<b>7. Prognosebericht .....</b>	<b>26</b>

## 1. Grundlagen der Gesellschaft

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA) ist ein börsennotiertes Verkehrsunternehmen und betreibt mit ihren Stadtbussen und Stadtbahnen das Stadtbus- und Stadtbahnliniennetz in der Landeshauptstadt Hannover sowie den umliegenden Städten und Gemeinden der Region Hannover. Durch ein Tochterunternehmen ist sie auch für die Maschseeschiffahrt in der Landeshauptstadt zuständig. Die ÜSTRA ist Partner im Verkehrsverbund Großraum-Verkehr Hannover (GVH), dem zweitältesten Verkehrsverbund in Deutschland. Als Mobilitätsdienstleisterin mit rund 171 Millionen Fahrgästen im Jahr ist sie im GVH ein leistungsstarker und umweltfreundlicher Partner für den ÖPNV.

Mit ihren Bahnen und Bussen fahren mehr als 470.000 Menschen täglich. Mit über 40 Millionen Wagenkilometern pro Jahr (Bahn und Bus) und mehr als 2.000 Beschäftigten befördert die ÜSTRA die Hannoveraner und die Gäste der Stadt tagsüber im 10-Minuten-Takt sicher und zuverlässig in der Innenstadt. Sie ist damit in der Landeshauptstadt Hannover mit ihren Leistungen das Rückgrat einer effizienten und klimaschonenden öffentlichen Mobilität.

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

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

Zur langfristigen Unternehmenssicherung hat die ÜSTRA im Mai 2008 einen Partnerschaftsvertrag mit der Region Hannover, dem Betriebsrat sowie der Gewerkschaft ver.di abgeschlossen.

Der Partnerschaftsvertrag stellt den normativen Rahmen zur Umsetzung und Weiterführung der Unternehmensstrategie dar.

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

## 2. Wirtschaftsbericht

### 2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung

Die bundesweiten Fahrgastzahlen im ÖPNV sind 2019 im 22. Jahr in Folge gestiegen – allerdings nur noch leicht. Hochgerechnet werden die Deutschen 2019 etwa 10,41 Milliarden Fahrten in Bussen und Bahnen gemacht haben, so der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Das entspräche einem Anstieg von 0,3 % verglichen mit dem Vorjahr. Hier waren es 10,38 Milliarden Fahrten. Ein positives Ergebnis, allerdings mit Einschränkungen. Denn zunehmende Kapazitätsengpässe bei Fahrzeugen und Infrastruktur sowie umfangreiche Baumaßnahmen führen bei immer mehr Verkehrsbetriebe gerade in den Hauptverkehrszeiten in den Ballungsräumen und Großstädten zunehmend zu Problemen. Hinzu kommt, dass Fahrzeuge und Infrastruktur vielerorts in die Jahre gekommen sind, sodass neben einem Ausbau für mehr Klimaschutz in Deutschland vielerorts auch kostenintensive Sanierungen notwendig sind.

Mit entsprechenden gesetzgebenden bzw. haushaltstechnischen Beschlüssen unterstützen Bund und Länder Maßnahmen zum Ausbau bzw. der Grunderneuerung im ÖPNV. So hat der Bundesrat am 15. März 2019 nach dem Bundestag notwendige Änderung des Grundgesetzes beschlossen, um die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) schrittweise auf eine Milliarde Euro zu erhöhen. Mit diesen Geldern werden große Bauvorhaben im städtischen Nahverkehr gefördert.

Da bislang nur Neu- und Ausbau übers GVFG gefördert werden, müssen im weiteren Verlauf der Gesetzesänderung auch Erneuerungsmaßnahmen im städtischen Schienenverkehr als Fördertatbestand ins GVFG möglich gemacht werden. Die Förderfähigkeit von Sanierungsmaßnahmen muss ins GVFG aufgenommen werden. Bei der Bestandssanierung sind allerdings auch die Länder gefordert, entsprechende Gelder vom Bund auch über 2019 hinaus zweckgebunden für die ÖPNV-Infrastruktur bereitzustellen. Mit entsprechenden Beschlüssen hat das Bundeskabinett Anfang November 2019 wesentliche Weichenstellungen zur Stärkung des ÖPNV vorgenommen. Durch Novellen des GVFG und des Regionalisierungsgesetzes sollen die Bundesmittel zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sowie zum Schienenpersonennahverkehr-Betrieb umfassend aufgestockt werden.

Auf Grundlage der Beschlüsse zum Klimaschutzprogramm wurde der Entwurf zum GVFG verabschiedet. Danach sollen sich die GVFG-Mittel zur Förderung des ÖPNV in 2020 von derzeit 332 auf 665 Millionen Euro verdoppeln. Ab 2021 werden die GVFG-Mittel dann auf 1 Mrd. Euro und ab 2025 auf 2 Mrd. Euro jährlich erhöht. Ab 2026 wird dieser Betrag um 1,8 % jährlich dynamisiert.

Diese Mittel sollen künftig nachrangig auch für Sanierungsprojekte zur Verfügung stehen, was bedeutet, Verkehrsunternehmen, Städte und Kommunen können zusätzlich auch die Grunderneuerung bestehender Anlagen gefördert Bestandssanieren und z. B. U-Bahnhöfe modernisieren, Treppenaufgänge renovieren, tropfende Decken sanieren oder Tunnel ausbessern.

Der Fördersatz des Bundes wird zudem von 60 auf 75 % erhöht, sofern eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt.

Entsprechende Vorhaben werden künftig ab einer Größenordnung von 30 Mio. Euro statt bisher 50 Mio. Euro gefördert – in Einzelfällen wird die Grenze sogar bis auf 10 Mio. Euro gesenkt. Dadurch können die Mittel für wirksame Projekte auch mit kleinerem Volumen eingesetzt werden. Die Novelle beinhaltet außerdem Erleichterungen zur Darlegung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens.

Ebenso im Bundeskabinett beschlossen wurde, die Regionalisierungsmittel an die Länder für den Schienenpersonennahverkehr in den Jahren 2020 bis 2023 um insgesamt 1,2 Mrd. Euro zu erhöhen und im Sinne der Planungssicherheit zu dynamisieren. Damit setzt das Kabinett ein weiteres Vorhaben aus dem Klimapaket um. Auf Basis der zusätzlichen Mittel können in den kommenden Jahren nicht nur Infrastrukturprojekte, sondern auch zusätzliche Verkehrsleistungen durch die Aufgabenträger bestellt werden. Sie sind vorrangig für den Betrieb von Regional- und S-Bahnen vorgesehen. Festgelegt ist außerdem, dass auch diese Mittel generell jährlich um 1,8 % steigen.

Die bislang für 2020 vorgesehene Erhöhung auf 8,8 Mrd. Euro wird nun um weitere 150 Mio. Euro aufgestockt. Dem Land Niedersachsen stehen damit in 2020 rund 12,7 Mio. Euro mehr und somit insgesamt 760,9 Mio. Euro an finanziellen Mitteln zur Verfügung.

Die im Koalitionsvertrag erfolgte Zusage für Kommunen bezüglich des „Sofortprogrammes“ mit Mitteln aus dem Mobilitätsfonds, wurde bei einem „Dieselgipfel“ Anfang Dezember 2018 von bisher 1 Mrd. auf 1,5 Mrd. Euro aufgestockt. Förderfähig sind Maßnahmen aus den Bereichen:

- E-Mobilität (betrifft vor allem den kommunalen Fuhrpark, Umrüstung und Neuanschaffungen im ÖPNV und die Ladeinfrastruktur),
- Digitalisierung von Verkehrssteuerungssystemen und
- Erweiterung der Fahrradinfrastruktur.

Trotzdem ist das Programm aus Sicht der betroffenen Städte unzureichend. Insbesondere reichen die Mittel für die Elektrifizierung kommunaler Fahrzeuge, vor allem im ÖPNV, nicht aus.

Im November 2018 hat das Plenum des Bundestags den Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen bei Verkehrsprojekten beschlossen. Es gibt einen großen Konsens, die Beschleunigungsregelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes auch für das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu übernehmen. Eine solche Übernahme ist angesichts der großen Herausforderungen, vor denen der ÖPNV mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele steht, dringend erforderlich. Die Bundesregierung stimmte deshalb der Forderung des Bundesrates zu, die Regelungen zur Planungsbeschleunigung aus dem Gesetzentwurf „zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ auf Planungs- und Genehmigungsverfahren für Straßen- und U-Bahnen nach dem PBefG zu übertragen.

Stadt und Region Hannover haben sich zum Ziel gesetzt bis 2050 nahezu klimaneutral zu sein, bei gleichzeitiger Senkung des Energieverbrauchs. Auf der Basis der CO<sub>2</sub>-Zahlen von 1990 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Hannover bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn Bürger zu häufigerer Nutzung von Verkehrsmitteln, die dem Umweltverbund zuzurechnen sind, bewegt werden.

## 2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im Geschäftsjahr 2019

Die ÜSTRA als Mobilitätsdienstleisterin für den öffentlichen Nahverkehr fühlt sich insbesondere

den Zielen des 2011 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplans „pro Klima“ der Region Hannover und des ebenfalls 2011 beschlossenen „Masterplans Mobilität“ der Stadt Hannover verpflichtet.

Nicht zuletzt auch durch die Jugendbewegung „Fridays for Future“ hat die Diskussion über die notwendige Verkehrswende als Voraussetzung für effektiven Klimaschutz in 2019 an Fahrt aufgenommen. Auch die gesellschaftlichen Voraussetzungen dafür sind gut, die Landeshauptstadt Hannover wächst seit Jahren mit hoher Dynamik. Sie verdankt ihre Wanderungsgewinne in erster Linie den Zuzügen junger Erwachsener zwischen 18 und ca. 24 Jahren, auch bis Anfang 30. Zuzugsgrund ist häufig ein Studium, eine Ausbildung oder (erste) Berufstätigkeit in der Landeshauptstadt; das große Ausbildungs- und Arbeitsplatzangebot ist auch bei der Zuwanderung aus dem Ausland ein wichtiger Pull-Faktor. Weiterhin ist zu beobachten, dass sich das Umland von Hannover besonders bei Familien steter Beliebtheit erfreut. Vor allem diese jungen Erwachsenen sind es, die das Thema „Verkehrswende“ in den Blickpunkt der Öffentlichkeit rücken. Und die ÜSTRA möchte in und mit der Region Hannover ihren Beitrag dazu leisten, diese auch umzusetzen. So kauft die ÜSTRA z. B. bereits seit 2015 ausschließlich CO<sub>2</sub>-freien Strom ein. Zur Reduzierung der im Straßenverkehr anfallenden Stickstoffdioxid- und CO<sub>2</sub>-Belastungen wird die ÜSTRA bis Ende 2023 für die Umweltzone (Innenstadtbereich der Landeshauptstadt Hannover) ihre Busflotte auf Elektrofahrzeuge umstellen.

Auch zukünftig wird die ÜSTRA mutig die vorhandenen Kapazitäten im Nahverkehr deutlich erweitern und hat mit einem enormen Investitionsprogramm die Weichen für einen weiteren intensiven Ausbau des Nahverkehrs in der Region Hannover gestellt. Zu den Großprojekten, die mit dem Investitionsprogramm finanziert werden, gehören unter anderem:

- die Entwicklung und Beschaffung von Stadtbahnen des neuen Typs TW 4000 ab 2025
- die Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb und der Aufbau einer Ladeinfrastruktur bis 2023
- der Neubau des Betriebshof Glocksee einschließlich neuer Leitstelle bis 2028
- die Digitalisierung der Verkehrstechnik und die Einführung neuer Assistenzsysteme bis 2025
- WLAN für Fahrgäste bis 2023
- die Erneuerung der Fahrkartenautomaten bis 2021



Investitionsvorhaben in dieser Größenordnung bedürfen flankierender Finanzmittel durch entsprechende Fördermittel durch Bund und Land, sodass das Einwerben von Fördermitteln bzw. Zuschüssen unabdingbar ist. So ist auch die Realisierung der Elektrobussen nur mit Hilfe entsprechender Förderungen durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) sowie der LNVG möglich. Vom BMU hat die ÜSTRA über 22,7 Mio. Euro für diese Großprojekte erhalten. Die LNVG bezuschusst dieses bislang in Höhe von weiteren 2,9 Mio. Euro, wobei weitere 1,7 Mio. Euro in Aussicht gestellt sind, sodass sich der Eigenanteil der ÜSTRA bei einem Gesamtvolumen in Höhe von etwa 50,9 Mio. Euro auf rund 23,6 Mio. Euro beläuft.

Ab Ende 2023 wird die ÜSTRA auch mit der Stadtbahn zwischen Hannover und der südlich gelegenen Nachbarstadt Hemmingen verkehren, ein weiterer Beitrag zur Stärkung des ÖPNV und zur Verringerung von Umwelt- und Verkehrsbelastungen. Mit einem symbolischen Spatenstich am 22. Mai 2019 rückt der Anschluss der Stadt Hemmingen an das Stadtbahnnetz der Region Hannover in greifbare Nähe.

Für Streckenverlängerungen und aufgrund der weiter steigenden Nachfrage an ÖPNV-Angeboten werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat der ÜSTRA Ende 2018 beschlossen, bis zu 40 Stadtbahnen der ersten Generation vom Typ TW 6000 aufarbeiten und rundum erneuern zu lassen. Das erste Fahrzeug, das diese Frischzellenkur erhalten hat, wurde Anfang Juni 2019 in Hannover der Öffentlichkeit präsentiert. Damit schließt das Unternehmen auf wirtschaftlich vertretbare Weise die Lücke an Fahrzeugen, bis voraussichtlich Mitte der 20er Jahre die nächste Fahrzeuggeneration TW 4000 in den Betrieb geht.

Das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste hat im ÖPNV einen hohen Stellenwert. Für effektive und effiziente Sicherheit im ÖPNV in Hannover sorgt zukünftig eine neue Einsatzleitstelle mit moderner Technik. Seit Mitte März 2019 hat die ÜSTRA Tochter protec eine neue Einsatzleitstelle für Sicherheit und Sauberkeit in der Fernroder Straße eröffnet. Von hier aus koordiniert die protec zukünftig rund um die Uhr ihre Einsätze, steuert die eingesetzten Sicherheitsmitarbeiter und hat Zugriff auf die Videoüberwachung an 29 Stadtbahnhaltestellen und -stationen, die von der ÜSTRA bedient werden.

Für die Präsenz in digitalen Medien wird das Online-marketing immer wichtiger für die ÜSTRA. Dazu gehört insbesondere der Mobilitätsshop und die Verbindung von aktuellen Fahrtinformationen, Fahrkartenvertrieb und weiteren Mobilitätsdienstleistungen. 2019 konnte der Onlineshop durch neue Angebote, wie Zahlung per paypal und durch Kauf ohne Registrierung, deutlich attraktiver werden. Gleichzeitig steigt der Umsatz von Onlinetickets über den Navigator der Deutschen Bahn deutlich an. Im Jahr 2020 sollen auch Zeitkarten in der GVH App erhältlich sein sowie Abos online abgeschlossen werden können. Dazu gehört ein Relaunch der GVH App im Frühjahr 2020.

Die ÜSTRA unterstützt aktiv alle Bemühungen, den Anteil des Öffentlichen Nahverkehrs am Modal Split zu erhöhen. Dazu gehört ein einfaches, leicht verständliches Tarifsystem, welches den Zugang insbesondere für Gelegenheitskunden und Auswärtige erleichtert. Deshalb haben Expertinnen und Experten an einer Reform gearbeitet, die eine Vereinfachung des Tarifsystems und damit eine Verbesserung für die Kundinnen und Kunden als Ziel hat. „Weniger Zonen und bessere Angebote ab 2020“, so das Motto dieser GVH Tarifreform, welche zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bisher wurde das GVH Tarifgebiet in drei oder aber vier Zonen unterteilt – je nachdem, welche Fahrkarte die Kundin oder der Kunde kaufen wollte. Zukünftig entfällt die Unterteilung innerhalb des Innenstadtbereichs der Landeshauptstadt Hannover für MobilCards in zwei Zonen und es gilt für alle Fahrkartenarten das gleiche Zonenmodell.

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. Deshalb haben ÜSTRA und MOIA vom 1. Juli 2019 bis Ende September 2019 in einem Pilotprojekt einen Zubringer-Dienst getestet. Unter dem Motto „3 Monate lang 3 Kilometer für 3 Euro“ konnten ÖPNV-Kunden rund um die Stadtbahnhaltestellen „Brabeckstraße“, „Schaumburgstraße“ und „Am Soltekampe“ das Kombi-Angebot im Rahmen dieses Pilotprojektes nutzen. Ziel war es, den Hannoveranerinnen und Hannoveranern mit der flexiblen Feinerschließung durch MOIA die „letzte Meile“ zum Ziel so einfach wie möglich zu gestalten. Ein Umsteigen von einem auf das andere

Verkehrsmittel kam zumindest in der Ausgestaltung des Tests in Hannover für viele nicht infrage, sodass die Kooperation nach der dreimonatigen Testphase nicht fortgeführt wird. Zu wenig Kunden nutzten die MOIA-Bullis als Zubringer zur Stadtbahnhaltestelle.

Wie kann die Verkehrswende in Hannover tatsächlich funktionieren, wie ein Umdenken in Sachen Mobilität stattfinden? In einem Verkehrsexperiment mit Zukunft konnten Einwohnerinnen und Einwohner sowie Besucherinnen und Besucher der Region Hannover am 30. November 2019, dem ersten Adventswochenende, den gesamten Nahverkehr in der Region Hannover einen Tag lang kostenfrei nutzen. Um möglichst viele Autofahrer zum Umstieg auf Bus und Bahn zu überreden, wurde das Verkehrsangebot an diesem Aktionstag deutlich verstärkt, um mit umfangreichen Aktionen eine einfache Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Das Experiment wurde durch externe Gutachter und Marktforschungsinstitute begleitet, Kunden und Fahrpersonal wurden befragt, und die Pünktlichkeitswerte analysiert.

Und es scheint funktioniert zu haben. Offenbar ließen mehr Menschen das eigene Auto stehen, weil Busse und Bahnen kostenlos fuhren. Nach Befragungen und Erhebungen kann man davon ausgehen, dass die Nutzung von Bussen und Bahnen gegenüber vergleichbaren Tagen um 39 % gestiegen ist, die Automobilnutzung dagegen um 40 % vermindert werden konnte.

Angesichts der Kosten der Aktion in Höhe von rund 600.000 Euro, stellte jedoch der Verkehrsdezernent der Region Hannover klar, dass dauerhaft kostenloser Nahverkehr nicht finanzierbar sei. Wenn man den ÖPNV zukunftsfähig ausbauen wolle, brauche man die Einnahmen.

Konzepte auszuarbeiten, um den ÖPNV so anzubieten, sodass er durch die Kunden noch besser angenommen wird – das muss der Fokus sein! Eine Aufgabe, der sich in erster Linie der Aufgabenträger, also die Region Hannover, gemeinsam mit den Unternehmen, die im Großraum-Verkehr Hannover verbunden sind, annehmen wird.

Seit dem 15. Dezember 2019 bieten ÜSTRA und regiobus mit der Marke sprintH den Menschen der Region ein neues, komfortables Fahrerlebnis. Die Einführung der sprintH Linien erfolgt sukzessive. Gestartet wurde mit den Linien 500 und 700 der regiobus. Die sprintH Linie 800 der ÜSTRA (vorher 370) wurde Ende 2019 in das Konzept integriert. Hinzu kamen die Linien 400 (vorher 440), 600 (vorher 650) und

900 (vorher 640), sodass dann auf insgesamt sieben sprintH Linien das Umland mit der Stadt Hannover – entweder direkt oder im Anschluss an die Regionalzüge bzw. Stadtbahnen – verbunden wird. Alle Linien verkehren in einer engen, leicht merkbaren Taktung und bieten auch attraktive Angebote während der Fahrt. Neben Monitoren im Inneren, über die Informationen für Fahrgäste ausgestrahlt werden sollen, gibt es USB-Ladebuchsen und vor allem kostenloses WLAN. Insgesamt gibt es sieben sprintH Linien. Sechs werden von regiobus, eine von der ÜSTRA bedient.

Insgesamt versteht sich die ÜSTRA als nachhaltig wirtschaftendes Unternehmen, kundenorientierte Dienstleisterin, attraktive Arbeitgeberin, innovatives Unternehmen und Kompetenzträgerin Nahverkehr. Als öffentliches Verkehrsunternehmen sieht sie sich – wie in den Vorjahren – den Grundsätzen der Nachhaltigkeit verpflichtet und verankert die soziale, wirtschaftliche und ökologische Verträglichkeit in ihren Aktivitäten.

Als Teil der Stadtgesellschaft wird die ÜSTRA als ein wichtiger Akteur in Hannover wahrgenommen. Deshalb unterstützt die ÜSTRA die Kampagne „Hannover sauber“, die vom Zweckverband Abfallwirtschaft der Region Hannover gestartet wurde. Die Öffentlichkeitskampagne und die „Hannover sauber – Müllmelde-App“ werden von der ÜSTRA unterstützt. Dadurch erhält die ÜSTRA auch Hinweise auf Probleme an Haltestellen und kann sie zügig angehen.

Auch die berufliche Ausbildung ist, neben dem Aspekt der Sicherstellung der Deckung zukünftiger Personalbedarfe, ein soziales Anliegen und Ausdruck der „gesamtgemeinschaftlichen“ Verantwortung eines kommunalen Unternehmens. Anfang Februar 2019 wurde die ÜSTRA als herausragender Ausbildungsbetrieb in Hannover von der IHK Hannover ausgezeichnet. Für diese Zertifizierung hat sich die ÜSTRA Ausbildungsabteilung einem Audit unterzogen, in dem fünf Stufen der Ausbildung – von der Rekrutierung bis zur Übernahme – beleuchtet wurden. Bei der Begleitung von Ausbilderinnen und Ausbildern und Auszubildenden machten sich die Auditoren ein umfassendes Bild von den Strukturen und dem Ablauf der technischen, fahrtechnischen und der kaufmännischen Ausbildung bei der ÜSTRA. Als besonders positiv wurden unter anderem das starke Engagement im Schülermarketing, die verschiedenen Einführungsveranstaltungen für neue Auszubildende sowie die frühzeitige Förderung der

Eigenständigkeit der Auszubildenden durch ihren Einsatz in betrieblichen Projekten hervorgehoben.

Ein wichtiger Gradmesser für den Unternehmenserfolg der ÜSTRA sind neben den Fahrgastzahlen die Tarifeinnahmen. Auf Ebene des GVH wurde zum 1. Januar 2020 eine Tarifierhebung von durchschnittlich 0,4 % durchgeführt, für 2019 waren es 2,25 %. Damit liegt der GVH im Verbundvergleich – bei einem qualitativ hochwertigen Verkehrsangebot – preislich nach wie vor im unteren Mittelfeld. Durch ein attraktives Tarifangebot sollen Kundenbindung und Neukundengewinnung unterstützt werden. Insbesondere im Großkundensegment konnten überdurchschnittliche Fahrgastzuwächse erzielt werden.

Trotz steigender Absatzzahlen im Fahrkartenverkauf mussten bei den Fahrgastzahlen in 2019 stagnierende bis leicht rückläufige Fahrgastzahlen verzeichnet werden.

Beim ÖPNV-Kundenbarometer 2019 von Kantar TNS bewerteten die befragten Kunden die ÜSTRA erneut mit der Schulnote „sehr gut“. Das gute Ergebnis aus den vergangenen Jahren konnte bestätigt werden. Damit gehörte die ÜSTRA im bundesweiten Vergleich mit 36 Verkehrsunternehmen weiter zur absoluten Spitzengruppe. Besonders gelobt wird die ÜSTRA für ihr gutes Angebot und ihre sehr guten Aktivitäten zum Umweltschutz.

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

Die Anzahl der Haltestellen im Stadtbahnnetz ist in 2019 mit 196 unverändert geblieben. Aktuell verfügt das Stadtbahnnetz weiterhin über 19 U-Bahn-Stationen und 136 Hochbahnsteige, sodass 79,1 % der Haltestellen barrierefrei sind. Nach wie vor sind noch 41 Haltestellen mit Hochbahnsteigen auszustatten.

Mittlerweile sind 140 Stadtbahnwagen TW 3000 in Betrieb genommen worden. Die restlichen bestellten 13 Fahrzeuge werden voraussichtlich bis Mai 2020 ausgeliefert, sodass der ÜSTRA dann insgesamt 153 Fahrzeuge des Typs TW 3000 zur Verfügung stehen. Die Fahrzeuge des Typs TW 2000/2500 wurden fast alle auf die besser sichtbaren und weniger störungsanfälligen LED-Anzeigen umgerüstet.

Dem ersten Fahrzeug des Typs TW 6000, welches einer erweiterten Hauptuntersuchung bzw. Aufarbeitung unterzogen und Anfang Juni 2019 in Hannover der Öffentlichkeit präsentiert wurde, sind in 2019 drei weitere Fahrzeuge gefolgt. „Wie Neu“ unter diesem Motto werden diese Fahrzeuge den Kunden wieder zur Verfügung gestellt. Das Programm wird in den kommenden drei Jahren für mindestens 40 Fahrzeuge fortgesetzt.

Als Ersatz für die Fahrzeuge TW2000/2500 haben die Vorbereitungsarbeiten für eine neue Serie Stadtbahnfahrzeuge („TW 4000“) begonnen. Gemäß Aufsichtsratsbeschluss sollen insgesamt 125 Fahrzeuge in zwei Losen beschafft werden. In 2020 soll der Förderantrag über das erste Los von 75 Fahrzeugen bei der LNVG eingereicht und die Ausschreibung samt Unterlagen vorbereitet werden. Das Fahrzeug soll dabei, analog dem TW 3000, 25 m lang und flexibel als Einzel- und Mehrfachtraktion einsetzbar werden.

Im Rahmen der Elektrobussenoffensive wurde im ersten Halbjahr 2019 eine europaweite Ausschreibung mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb zur Beschaffung von Elektrobussen durchgeführt. Im Juli 2019 konnte ein Rahmenvertrag mit der Firma EvoBus abgeschlossen werden. Im Dezember 2019 wurden vier Elektrobussen ausgeliefert. Als nächstes sind entsprechende Schulungen für das Werkstattpersonal und die Fahrbediensteten geplant.

Um gefährliche Situationen beim Rechtsabbiegen von Omnibussen zukünftig zu entschärfen und Unfälle mit Fahrradfahrern und Fußgängern zu vermeiden, werden kamerabasierte Abbiegeassistenten, die ein akustisches und optisches Warnsignal erzeugen, bei der ÜSTRA erprobt. In den Monaten September 2019 und Oktober 2019 wurden Systeme von drei Herstellern installiert. Unter Einbeziehung der Fahrbediensteten und der Mitarbeiter der Buswerkstatt werden die Systeme derzeit bewertet. Im März 2020 sollen die Systemattribute festgelegt werden.

Zur Verbesserung des Emissionsausstoßes der aktuellen Busflotte sollen 56 KOM mit SCR-Filteranlagen

nachgerüstet werden. So können die Stickoxidemissionen um über 90 % reduziert werden. Im Zuge einer Markterprobung, wurde im Oktober 2019 ein erstes Testsystem installiert. Ein zweites System steht zum Einbau bereit. Nach einer angemessenen Erprobungszeit, werden die Ergebnisse ausgewertet und bewertet.

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

Im Sommer 2019 wurde die ÜSTRA erneut in den Bereichen Qualitäts-, Umwelt- und Energiemanagement durch ein unabhängiges Zertifizierungsunternehmen erfolgreich auditiert. Erstmals wurde auch das Arbeitsschutzmanagementsystem, welches zuvor alle drei Jahre von der Verwaltungsberufsgenossenschaft auditiert wurde, nach einem internationalen Standard (ISO 45.001) zertifiziert. Dieses wird nun ebenfalls jährlich überwacht.

Die im Zusammenhang mit der Abberufung und fristlosen Kündigung der ehemaligen Vorstände André Neiß und Wilhelm Lindenberg seit 2018 rechtshängigen Verfahren beim Landgericht Hannover sind jeweils durch Vergleich beendet worden.

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

Im Dezember 2018 ging der ÜSTRA ein anonymes Hinweisschreiben zu, in dem der Vorwurf der Vorteilsnahme freigestellter Betriebsratsmitglieder erhoben wurde. Die ÜSTRA hat daraufhin umgehend verschiedene Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts getroffen und eine Rechtsanwaltskanzlei mit der Prüfung der Rechtmäßigkeit der den Betriebsratsmitgliedern gewährten Vergütung beauftragt. Die Rechtsanwaltskanzlei kam zu dem Ergebnis, dass Betriebsratsmitglieder in der Vergangenheit teilweise eine zu hohe Vergütung erhalten haben. Nach sorgfältiger Abwägung hat sich die ÜSTRA entschieden, überzahlte Vergütung und zu viel entrichtete Beiträge zur Sozialversicherung, soweit rechtlich möglich, zurückzufordern.

### 2.3 Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2019 waren bei der ÜSTRA im Jahresdurchschnitt 2.143 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (inkl. Auszubildende und Praktikanten) beschäftigt (Vorjahr: 2.091).

Der demografische Wandel ist seit Jahren ein wichtiger Bestandteil, dem sich die Unternehmen stellen müssen. Ältere Beschäftigte haben höhere Abwesenheiten und geringere Gesundheitsstände, als es die jüngeren Beschäftigten haben (Umfrageergebnisse des VDV-Ausschusses für Personalwesen sowie eigene Auswertungen des Personalbereiches der ÜSTRA). Die Herausforderung für die ÜSTRA ist es, dem demografischen Wandel entgegenzuwirken. Zum 31. Dezember 2019 waren 269 Mitarbeiter über 60 Jahre alt, das ist nahezu jeder achte Mitarbeiter. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit liegt bei 16 Jahren. Das in dieser Zeit angeeignete Wissen muss den jüngeren Mitarbeitern vermittelt werden. Hierbei legen wir besonderen Wert auf einen Wissenstransfer von Schlüsselqualifikationen im Unternehmen.

In 2019 wurden 227 Mitarbeiter eingestellt, davon waren 41 Auszubildende und Praktikanten (Vorjahr: 183, davon 31 Auszubildende und Praktikanten). Der größte Anteil an Einstellungen lag im Bereich des Fahrdienstes bei 119 neuen Mitarbeitern (Vorjahr: 82).

In Zukunft wird der Schwerpunkt auf der Personalakquise liegen; aufgrund verstärkter Rentenabgänger ist eine Vielzahl von Stellen

wiederzubesetzen. Die Berufsgruppen mit dem höchsten Wiederbesetzungsbedarf sind der Fahrdienst und die MINT-Berufe. Besonders bei diesen Berufen wird es in Zukunft einen stärkeren Wettkampf um geeignetes Personal geben. Ein wichtiger Aspekt ist es, neben der Positionierung als attraktive Arbeitgeberin, strategische Lösungsansätze, wie unter anderem veränderte Zugangsvoraussetzungen und die Erschließung neuer Zielgruppen am Arbeitsmarkt, zu verwirklichen.

Die Berufsausbildung der ÜSTRA ist ein Instrument zur Sicherstellung der Deckung zukünftiger Personalbedarfe. Die berufliche Ausbildung ist aber auch ein soziales Anliegen und Ausdruck der „gesamtgesellschaftlichen“ Verantwortung eines kommunalen Unternehmens. Von daher bildet die ÜSTRA auch über Bedarf aus und berücksichtigt dabei insbesondere auch benachteiligte Jugendliche, die noch keine abgeschlossene Berufsausbildung haben, um diesen einen Einstieg in die Berufsausbildung und damit in ein zukünftiges Beschäftigungsverhältnis zu geben. Die Zahl der Auszubildenden und Praktikanten in 2019 betrug im Durchschnitt 102 (Vorjahr: 104).

## 2.4 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

Insgesamt ist die Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2019 im Vergleich zum Plan günstig verlaufen. Entsprechend stellt sich die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dar.

### 2.4.1 Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse betragen 216.754 Tsd. € im Geschäftsjahr 2019 (Vorjahr: 214.264 Tsd. €). Im Vergleich zum Plan von 217.175 Tsd. € ist eine Abweichung von -421 Tsd. € zu verzeichnen.

Die darin enthaltenen Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen (einschließlich Verkehrsmittelwerbung) betragen 181.205 Tsd. € (Vorjahr: 178.064 Tsd. €).

Die Einnahmen aus den vom Fahrgast gezahlten Fahrgeldern sind im Geschäftsjahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 2.702 Tsd. € bzw. 1,6 % auf 173.813 Tsd. € gestiegen.

Die Tarifeinnahmen (inklusive Einnahme-Poolausgleich im GVH für Vorjahre) sind gegenüber dem Vorjahr um 1.982 Tsd. € bzw. 1,2 % auf 172.034 Tsd. € gestiegen. Die Vertriebsergebnisse 2019 waren positiv, der Absatz von Fahrkarten konnte gesteigert werden. Die zum 1. Januar 2019 durchgeführte Tarifierhöhung von durchschnittlich 2,3 % entfaltete ihre gewünschte Wirkung. Die Fahrgastzahlen sind jedoch um 1,5 % auf 171,8 Millionen (Vorjahr: 174,4 Millionen) zurückgegangen. Die Ursachen liegen auch 2019 im überwiegend fahrradfreundlichen Wetter, der zunehmenden Zahl von Home-Office-Tagen von Angestellten, aber auch in der Baustellensituation in Hannover, die im Wesentlichen zu Einschränkungen im Stadtbahnbetrieb führte. Aus diesen Faktoren lässt sich schließen, dass auch bei Zeitkartenbesitzern die Nutzungshäufigkeit gesunken ist.

Die ÜSTRA hat bei ihren Fahrausweisprüfungen in 2019 mehr Schwarzfahrer angetroffen als im Jahr zuvor. Dabei wurden in 2019 mehr Fahrgäste kontrolliert. Insgesamt wurden 58.764 Personen (Vorjahr: 46.221) ohne gültigen Fahrausweis angetroffen. Der Anteil der festgestellten Schwarzfahrer an den überprüften Fahrgästen ist mit 1,80 % (Vorjahr: 1,74 %) leicht gestiegen. Die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt liegen dadurch und bedingt durch eine Umstellung im Inkassoverfahren, bei dem einmalige Erlöseinnahmen aus Vorjahren generiert werden konnten, mit 1.779 Tsd. € um 719 Tsd. € über dem Vorjahreswert.

Der Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV gemäß § 231 Sozialgesetzbuch IX erfolgt in der Regel bei der ÜSTRA unter Ansatz einer alle zwei Jahre durch Fahrgastzählungen zu erhebenden betriebsindividuellen Schwerbehindertenquote. Für das Jahr 2018 wurde die betriebsindividuelle Quote letztmalig erhoben und in Höhe von 3,62 % ermittelt. Der für die Erstattungsleistungen der unentgeltlichen Beförderung schwerbehinderter Personen gesetzlich zugrunde zu legende Anteil wurde im selben Jahr für Niedersachsen mit 3,05 % festgestellt. Da durch die Erhebung nicht nachgewiesen werden konnte, dass das Verhältnis zwischen den unentgeltlich beförderten Fahrgästen und den sonstigen Fahrgästen die

amtliche Quote um mindestens 1/3 übersteigt, musste die gesetzliche Quote verwendet werden. Angesichts unveränderter Rahmenbedingungen wurde im Jahr 2019 auf eine erneute Erhebung verzichtet. Damit wird der amtliche Satz auch in 2019 zum Ansatz gebracht. Bedingt durch den Anstieg der eingenommenen erhöhten Beförderungsentgelte, welche neben den Tarifeinnahmen die Basis für die Berechnung der Ausgleichsleistungen bilden, sind die Ausgleichsleistungen gegenüber dem Vorjahr um 289 Tsd. € bzw. 5,7 % gestiegen.

Die sonstigen Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen in Höhe von 2.043 Tsd. € (Vorjahr: 1.893 Tsd. €) betreffen vorrangig Erträge aus der Vermietung von Reklameflächen und Erträge aus Schienenersatzverkehren für Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Umsatzerlöse aus Drittgeschäft betragen 35.549 Tsd. € (Vorjahr: 36.200 Tsd. €). Größte Position sind Erträge für Leistungen aus dem Instandhaltungsvertrag mit der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) mit 29.277 Tsd. € (Vorjahr: 25.275 Tsd. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus vereinbarten Mengenerhöhungen und Preissteigerungen.

### 2.4.2 Ertragslage

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen 12.849 Tsd. € (Vorjahr: 9.611 Tsd. €, Plan: 8.800 Tsd. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist begründet in erhöhten Erträgen aus der Auflösung der Sonderposten für Investitionszuschüsse in Höhe von 6.909 Tsd. € (Vorjahr: 4.681 Tsd. €). Seit 2014 werden Investitionszuschüsse passivisch in einem Sonderposten für Zuschüsse ausgewiesen und laufzeitadäquat zum bezuschussten Investitionsgut erfolgswirksam aufgelöst. Weitere wesentliche Posten im Jahr 2019 waren Ersatz von Schäden in Höhe von 2.294 Tsd. € (Vorjahr: 1.490 Tsd. €) und Erträge aus Rückstellungsauflösung in Höhe von 1.339 Tsd. € (Vorjahr: 126 Tsd. €).

Im Geschäftsjahr 2019 betragen die Betriebsaufwendungen 264.866 Tsd. € (Vorjahr: 250.225 Tsd. €, Plan: 264.317 Tsd. €).

Der Materialaufwand betrug 65.337 Tsd. € (Vorjahr: 65.865 Tsd. €). Diese Position beinhaltet: 13.413 Tsd. € (Vorjahr: 13.504 Tsd. €) Energiekosten, 10.883 Tsd. € (Vorjahr: 13.906 Tsd. €) Nutzungsentgelt

für die Nutzung der Infrastrukturanlagen der infra, 13.846 Tsd. € (Vorjahr: 12.255 Tsd. €) Material und Fremdleistungen für die Instandhaltung und Unterhaltung der Fahrzeuge und eigenen Anlagen, 10.206 Tsd. € (Vorjahr: 10.120 Tsd. €) Vorleistungen für Drittaufträge sowie 16.989 Tsd. € (Vorjahr: 16.080 Tsd. €) Aufwand für Subunternehmerleistungen im Busbereich und Schienenersatzverkehr. Das Nutzungsentgelt für die Nutzung der Infrastrukturanlagen der infra ist vertragsgemäß abhängig vom Ergebnis des Unternehmensbereichs Stadtbahn der ÜSTRA.

Der Personalaufwand betrug insgesamt 143.206 Tsd. € (Vorjahr: 132.323 Tsd. €). Bedingt durch die tarifliche Steigerung der Entgelte und den Anstieg der Anzahl der Beschäftigten sind die Personalaufwendungen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Der Rückstellung für mittelbare Pensionsverpflichtungen wurde in 2019 weitere 5.000 Tsd. € (Vorjahr: 5.500 Tsd. €) zugeführt. Zum 31. Dezember 2019 beträgt die Deckungslücke in der Finanzierung der Altersversorgung 61.374 Tsd. € (Vorjahr: 59.237 Tsd. €).

Die bilanziellen Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betragen 27.316 Tsd. € (Vorjahr: 24.897 Tsd. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Beschaffung und Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge zurückzuführen.

Der sonstige betriebliche Aufwand betrug 29.020 Tsd. € (Vorjahr: 27.296 Tsd. €, Plan: 32.353 Tsd. €). Wesentliche Positionen in diesem Bereich sind Grundstücks- und Gebäudekosten, sonstige Dienstleistungen, Werbung und Information, DV-Kosten, Rechts- und Beratungskosten sowie allgemeine Verwaltungskosten.

Die Erträge aus Beteiligungen und Gewinnabführungen betragen 1.038 Tsd. € (Vorjahr: 1.714 Tsd. €). In 2019 wurden Ergebnisse von der protec Service GmbH, der RevCon Audit und Consulting GmbH und der ÜSTRA Reisen GmbH auf Grundlage der mit der ÜSTRA abgeschlossenen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge vereinnahmt. Die Erträge waren im Vorjahr erhöht aufgrund einer Gewinnausschüttung seitens der X-City Marketing Hannover GmbH in 2018.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Zinserträge in Höhe von 520 Tsd. € (Vorjahr: 1.025 Tsd. €) erwirtschaftet.

Die Veränderung zum Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen durch geringere Zinserträge aus der Endabrechnung eines Rahmenvertrages zur Insolvenzversicherung zum Altersteilzeitmodell aus 2005.

Abschreibungen auf Finanzanlagen sind im Geschäftsjahr 2019 wie im Vorjahr nicht angefallen.

Die Zinsaufwendungen betragen 2.129 Tsd. € (Vorjahr: 2.074 Tsd. €), davon entfielen 1.649 Tsd. € (Vorjahr: 1.656 Tsd. €) auf die Aufzinsung von Rückstellungen.

Das Geschäftsjahr 2019 schloss vor Verlustübernahme mit einem Jahresfehlbetrag von 35.970 Tsd. € ab (Vorjahr: 25.891 Tsd. €). Im Vergleich zum geplanten Jahresfehlbetrag von 39.678 Tsd. € ist dies eine Verbesserung um 3.708 Tsd. €. Die Ergebnisverbesserung ist im Wesentlichen auf höhere Sonstige betriebliche Erträge, Einsparungen im Bereich des Sonstigen betrieblichen Aufwands sowie ein erhöhtes Finanzergebnis zurückzuführen.

### 2.4.3 Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr angestiegen und betrug zum 31. Dezember 2019 575.298 Tsd. € (Vorjahr: 508.659 Tsd. €). Die einzelnen Bilanzpositionen entwickelten sich dabei wie folgt:

Auf der Aktivseite sind die immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen auf 441.536 Tsd. € (Vorjahr: 403.903 Tsd. €) gestiegen. Das Investitionsvolumen lag deutlich über den Abschreibungen auf Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen. Die Finanzanlagen sind auf 6.378 Tsd. € (Vorjahr: 5.424 Tsd. €) gestiegen. In 2019 erfolgte die Rückzahlung einer Ausleihung von einer Beteiligung in Höhe von 45 Tsd. € an die ÜSTRA. Des Weiteren wurde eine Zuschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 1.000 Tsd. € vorgenommen.

Das Vorratsvermögen ist auf 11.539 Tsd. € (Vorjahr: 9.796 Tsd. €) gestiegen. Die Forderungen sind auf 23.167 Tsd. € (Vorjahr: 20.832 Tsd. €) gestiegen. Der Anstieg dieser Position im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus einer gestiegenen Forderungshöhe gegenüber der Konzernmutter VVG aus der bestehenden Verlustübernahme für 2019. Die sonstigen Vermögensgegenstände werden mit 5.982 Tsd. € (Vorjahr: 9.509 Tsd. €) ausgewiesen.

Der Reduzierung dieser Position ist im Wesentlichen auf die Verrechnung einer Herstellerrückvergütung gegenüber dem Herstellerkonsortium des TW 3000 mit einer Anzahlungsrechnung für die Produktion von weiteren Stadtbahnfahrzeugen zurückzuführen. Die liquiden Mittel sind auf 86.380 Tsd. € (Vorjahr: 59.096 Tsd. €) angestiegen. Gemäß Finanzplanung aus 2018 sind davon für den Treuhandfonds in 2018 Liquidität in Höhe von 21.100 Tsd. € und in 2019 in Höhe von 8.302 Tsd. € reserviert, welche bisher nicht zur Auszahlung gekommen ist.

Auf der Passivseite ist der Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen auf 176.417 Tsd. € (Vorjahr: 122.430 Tsd. €) gestiegen. Seit 2014 werden Investitionszuschüsse passivisch ausgewiesen und laufzeitadäquat zum bezuschussten Investitionsgut erfolgswirksam aufgelöst. Im Wesentlichen handelt es sich um Zuschüsse für die Beschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge sowie für Busbeschaffungen.

Die Rückstellungen sind auf 145.333 Tsd. € (Vorjahr: 128.533 Tsd. €) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Rückstellungen für mittelbare Verpflichtungen in Höhe von 5.000 Tsd. € und für unmittelbare Verpflichtungen in Höhe von 13.196 Tsd. € zurückzuführen.

Zur Finanzierung der Investitionen in E-Busse wurde in 2019 ein neues Darlehen in Höhe von 24.667 Tsd. € aufgenommen. Insgesamt wurden 5.944 Tsd. € getilgt, sodass die Bankdarlehen zum 31. Dezember 2019 mit 60.878 Tsd. € (Vorjahr: 42.155 Tsd. €) valutierte.

Die übrigen Verbindlichkeiten sind auf 55.916 Tsd. € (Vorjahr: 78.752 Tsd. €) gesunken. Die Reduzierung im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die stichtagsbezogene Reduzierung der erhaltenen Anzahlungen sowie der sonstigen Verbindlichkeiten zurückzuführen. Gegenläufig wirkt sich der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus.

### 2.4.4 Investitionen

Das Investitionsvolumen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betrug 65.130 Tsd. € im Geschäftsjahr 2019 (Vorjahr: 89.163 Tsd. €). Investitionszuschüsse wurden im Umfang von 33.222 Tsd. € (Vorjahr: 44.454 Tsd. €) für die Beschaffung von

Stadtbahnfahrzeugen, für die Grunderneuerung der Werkstatt und Bushalle Mittelfeld, die Hybridbusbeschaffung sowie für das Projekt „Umstellung des ÜSTRA Busnetzes auf Elektrobusse im Innenstadtbereich“ vereinnahmt.

Damit lag das tatsächlich verausgabte Investitionsvolumen deutlich unter den für 2019 geplanten Investitionen in das Anlagevermögen von insgesamt 111.722 Tsd. €, bei einem Eigenanteil von 67.012 Tsd. €. Wesentlicher Grund für diese Planunterschreitung ist die Beschaffung des dritten Loses des Typs TW 3000. Bedingt durch Verzögerungen in der Inbetriebnahme von neuen Stadtbahnfahrzeugen erfolgte in 2019 von den geplanten 42 Fahrzeugen lediglich der Zulauf und Indienststellung von 36 Fahrzeugen. Somit verschiebt sich die Restabwicklung des Projektes nach 2020. Als wesentliche weitere Gründe sind zeitliche Verzögerungen bei der Grunderneuerung der Werkstatt und Bushalle Mittelfeld inklusive der Errichtung von Brandschutzwänden sowie bei der Erneuerung der Verkehrstechnik zu nennen. Das Projekt „Refit der Fahrkartenautomaten“ wurde in 2019 nicht weiterverfolgt. Vielmehr hat die „Sprengserie“ zu Jahresbeginn 2019 gezeigt, dass die vorhandenen Gehäuse leicht zu sprengen und somit relativ einfach an die Banknotenkassetten zu gelangen ist. Das Gesamtprojekt ist inzwischen neu definiert, sodass ab 2020 die Beschaffung neuer Fahrkartenautomaten umgesetzt werden soll. Insbesondere aufgrund der teilweisen Notwendigkeit der Wiederholung von Ausschreibungen aufgrund der aktuellen Marktlage konnte zudem die Errichtung der für die Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb erforderlichen Ladeinfrastruktur nicht im geplanten Umfang umgesetzt werden. Aufgrund von Verzögerungen bezüglich der Förderzusage zum Projekt „RFID Ortungssystem für Stadtbahnfahrzeuge“ sowie zur Zustimmung zum vorzeitigen förderunschädlichen Maßnahmenbeginn zum Projekt „WLAN für Fahrgäste“ durch den Fördergeber LNVG sind diese Projekte in 2019 vorerst nicht vorangetrieben worden, um nicht förderschädlich zu agieren. Zudem entfielen auf das Projekt „Neubau Stationsgebäude und Betriebswerkstatt Glocksee“ Planungsleistungen in einem geringeren Umfang als vorgesehen.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit 2019 lag in der Erneuerung der Fahrzeugflotte. Im Berichtsjahr 2019 konnte die Inbetriebnahme von 36 neuen Stadtbahnfahrzeugen, von vier Solo-Elektrobussen sowie eines hybridangetriebenen Gelenkbusses realisiert werden. Weitere größere Investitionen wurden für die Grunderneuerung der Werkstatt und Bushalle Mittelfeld, den Ausbau der Infrastruktur auf den Stadtbahnbetriebshöfen und die Erneuerung der Verkehrstechnik getätigt.



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

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

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

## 4. Chancen- und Risikobericht

### 4.1 Chancen- und Risikomanagementsystem

Die ÜSTRA ist als Verkehrsunternehmen naturgemäß unternehmerischen und branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Die Risikopolitik der ÜSTRA ist risikoavers ausgerichtet und erlaubt die Nutzung sich bietender Geschäftsgelegenheiten, solange die Risiken angemessen und tragbar sind. Das bewusste Eingehen von bestandsgefährdenden Risiken ist nicht zulässig.

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

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

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

Chancen und Risiken sind als mögliche Planabweichungen definiert.

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

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

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

Die Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit eines Risikos erfolgt nach den Kriterien:

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

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

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

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

#### 4.2 Zukünftige Entwicklungen im NGVFG

Finanzmittel für Investitionsmaßnahmen, die bis 2006 nach dem GVFG gefördert wurden, werden seit 2007 durch die Länder verteilt. Den Ländern stehen dazu seit 2007 jährliche Kompensationszahlungen des Bundes in Form von zweckgebundenen Festbeträgen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung. Diese sogenannten Entflechtungsmittel aus dem Entflechtungsgesetz entfallen als solche ab dem Jahr 2020. Die Mittel werden seitens des Bundes zwar weiter an die Länder gezahlt, aber nicht mehr konkret als Entflechtungsmittel, sondern allgemein über die Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen und damit ohne Zweckbindung. Damit die Zuwendungen auch weiterhin auf gesetzlicher Basis abgesichert sind, wurde durch eine Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) eine dauerhafte Fortsetzung der Förderung ermöglicht. Das entsprechende Gesetz zur Verstärkung der Förderung nach dem NGVFG wurde vom Niedersächsischen Landtag im April 2018 beschlossen. Die jährlichen Finanzmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden werden somit auf einen Mindestbetrag von 150 Mio. Euro erhöht. Obwohl zusätzlich die Verteilung der Mittel zugunsten des kommunalen Straßen- und Radwegbaus angepasst wird und der Bereich ÖPNV/Schiene

nur noch 50 % statt der bisherigen gesetzlich vorgeschriebenen 60 % der Mittel erhält, geht diese Änderung aufgrund der Mittelsteigerung um insgesamt 26,493 Mio. Euro nicht zulasten des ÖPNV (Steigerung für den Bereich um 0,9 Mio. Euro). Trotz der Anpassungen des NGVFG für den Bereich ÖPNV/Schiene reichen die Mittel nicht aus, um den angefallenen Sanierungsstau aufzulösen.

#### 4.3 Leistungswirtschaftliche Chancen und Risiken

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

Auf der Einnahmenseite geht die ÜSTRA davon aus, dass die Tarifeinnahmen auch in den Folgejahren ansteigen werden. Hierbei gelten die Grundannahmen, dass die ÜSTRA in den nächsten Jahren mit 1,0 % Fahrgastzuwachs im Durchschnitt pro Jahr sowie in den Folgejahren mit durchschnittlich 1,6 % Tarifsteigerung rechnet. Die Chancen der ÜSTRA liegen in einer darüber hinaus gehenden Fahrgaststeigerung und höher durchsetzbaren Preismaßnahmen.

Die Risiken liegen darin, dass es nicht gelingt, einerseits über Kundenbindungsmaßnahmen Kunden langfristig an die ÜSTRA zu binden bzw. in einer Planungsgenauigkeit der Einnahmeverteilung im Verbund. Grundlage für die Feststellung des Nachfragerisikos sind unter anderem Untersuchungen zur Tarifergiebigkeit und zur Preiselastizität. Dieses Risiko wird als mittleres Risiko bewertet.

Das Tarifierisiko besteht darin, dass die ÜSTRA bei der erforderlichen Umsetzung von Tarifanpassungsmaßnahmen von der Zustimmung des GVH, der Genehmigungsbehörde, des Aufgabenträgers Region Hannover und der Konzernmutter VVG abhängig ist. Mittlerweile gibt es Vorgaben der

Region, zumindest bei der GVH SparCard/Jugendnetz-karte und im Sozialtarif keine tariflichen Ausgleichsleistungen mehr zu leisten, sondern einen Verlustausgleich gegenüber den Unternehmen im eigenen Einflussbereich vorzunehmen. Das Risiko besteht jedoch weiterhin für die SchulCard/Schul-karte und möglicherweise für andere tarifliche Vorgaben der Region. Das finanzielle Risiko aus solchen Maßnahmen wird als hoch eingeschätzt.

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

Ein Kostenrisiko liegt in der Entwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise. Unsicherheiten aufgrund politischer Spannungen in den wichtigen Öl-Förderländern und Oligopol bedingte Wettbewerbsverzerrungen lassen keine gesicherte Abschätzung der Preisentwicklung der Strom- und Kraftstoffpreise zu. Sollten die Preise, Steuern oder Abgaben entgegen der Planungsprämissen überproportional steigen, würde dies die ÜSTRA mit zusätzlichen Belastungen treffen. Bis 2022 wurde der Strom gem. Stromliefervertrag bei enercity so eingekauft, dass die in der Mittelfristplanung (MiFri) hinterlegten Preise voraussichtlich eingehalten werden. Für Steuern und Abgaben wurden aktuell erwartete Preissteigerungen in der Planung hinterlegt, sodass damit das Risiko Strompreisentwicklung nur eine geringe Risiko-bedeutung hat. Im Hinblick auf die Kraftstoffbeschaffung kann die ÜSTRA aufgrund einer Ausschreibung und der daraus resultierenden Bestellmöglichkeit die Einkaufspreise für Diesel für maximal 12 Monate fixieren. Das Risiko bezüglich der Preisentwicklung für Kraftstoffe wird als gering bewertet.

Konstruktionsbedingte Mängel an Stadtbahnfahrzeugen, die Abkündigung von Ersatzteilen bzw. Support für technische Anlagen sowie kriminelle Handlungen führen möglicherweise zu erheblichen

Mehraufwendungen bei den Instandhaltungsleistungen. Das Risiko wird durch ein vorsorgendes Instandhaltungsmanagement begrenzt. Insgesamt werden die Risiken hieraus als gering bis mittel bewertet.

#### 4.4 Personal

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

#### 4.5 Informationstechnik

Der Betrieb, der Vertrieb und die sonstigen Geschäftsabläufe der ÜSTRA hängen vom effizienten und ununterbrochenen Betrieb der Datenverarbeitungs- und Telekommunikationssysteme ab. Die wachsende Vernetzung und die Notwendigkeit einer permanenten Verfügbarkeit stellen immer höhere Anforderungen an die IT-Systeme. Risiken werden durch die kontinuierliche Verbesserung der IT-Sicherheitskonzepte und den Einsatz moderner Hard- und Software verringert. Verteilte Rechenzentren und gespiegelte Datenbestände reduzieren das Risiko von Datenverlusten. Die Risiken im Risikofeld Informationstechnik werden als gering bewertet.

#### 4.6 Finanzwirtschaftlicher Bereich

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

#### 4.7 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind keine Risiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung erkennbar, die den Fortbestand einzelner Betriebsbereiche oder gar des gesamten

Unternehmens gefährden könnten. Eine Aggregation der wichtigsten Einzelrisiken ist nicht angemessen, da ein gleichzeitiges Eintreten der Einzelrisiken unwahrscheinlich ist. Nach der Überprüfung der derzeitigen Risikosituation kommt der Vorstand zu dem Ergebnis, dass die ÜSTRA ausreichend versichert ist und genügend bilanzielle Vorsorge getroffen hat.

### 5. Erklärung zur Unternehmensführung

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

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

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

#### 5.2 Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

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

- Die ÜSTRA hat die UITP-Charta für Nachhaltige Entwicklung unterzeichnet und sich damit zum nachhaltigen Handeln verpflichtet. Der Geschäftsbericht für 2019 beinhaltet einen Bericht zu den Aktivitäten des Unternehmens zur Verbesserung der Nachhaltigkeit.
- Die ÜSTRA arbeitet kontinuierlich und systematisch daran, ihre fünf strategischen Handlungsfelder für eine zukunftsorientierte nachhaltige Entwicklung des Unternehmens und zur Schärfung des Unternehmensprofils im ÖPNV in der Region Hannover weiter zu entwickeln. Die ÜSTRA positioniert sich als nachhaltig wirtschaftendes Unternehmen, kundenorientierte Dienstleisterin, attraktive Arbeitgeberin, innovatives Unternehmen und Kompetenzträgerin Nahverkehr.
- Der ÖDA sieht vor, die Wirtschaftlichkeit der erbrachten Leistungen regelmäßig im Rahmen eines Benchmarks zu überprüfen und marktfähige Kostenstrukturen zu realisieren. Darüber hinaus nimmt die ÜSTRA auf freiwilliger Basis jährlich an einem Städtevergleich teil, welcher durch den ZBV (Verein für den zwischenbetrieblichen Vergleich der öffentlichen Verkehrsunternehmen) angeboten wird. Auch der für die Instandhaltung der Infrastruktur erforderliche Marktvergleich ist Bestandteil dieser Vergleiche. Die ÜSTRA hat in 2018 ihre Mitgliedschaft im ZBV wieder aufgenommen, da die Teilnahme an den transparenten Unternehmensvergleichen einen direkten Erfahrungsaustausch ermöglicht sowie das gegenseitige Lernen und die Optimierung der betrieblichen Abläufe gefördert werden.
- Durch die Unternehmensführung nach dem Managementprinzip „Management by Objectives“ (MbO) erfolgt eine zielorientierte sowie

bereichs- und hierarchieübergreifend abgestimmte Steuerung des Unternehmens. Sie gewährleistet die Konzentration auf Prioritäten und erhöht die Verbindlichkeit getroffener Zielvereinbarungen. Zudem wird dadurch Transparenz über die Unternehmens-, Bereichs- und Gruppenziele geschaffen. Gleichzeitig wird das ergebnisorientierte Arbeiten gefördert. Das Zielvereinbarungssystem soll eine enge Verzahnung mit den strategischen Handlungsfeldern der ÜSTRA sicherstellen sowie die Einhaltung der im ÖDA definierten Zielgrößen gewährleisten.

- Mit dem praktizierten Co-Management wird die frühzeitige und aktive Einbeziehung des Betriebsrats in alle wichtigen unternehmensbezogenen Entscheidungen angestrebt, um Akzeptanz bei strategischen Fragen und Veränderungsnotwendigkeiten zu erhalten.
- Mit der Teilnahme am Audit „berufundfamilie“ werden die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie der Ausbau und die Weiterentwicklung einer familienbewussten Personalpolitik gefördert. Gleichzeitig wird eine hohe Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen erreicht.
- Mit dem bei der ÜSTRA praktizierten Gesundheitsmanagement soll die Erhöhung des Gesundheitsstands und die Reduzierung von Abwesenheitszeiten erreicht werden. Zudem werden die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Arbeitsklimas sowie die Erhöhung der Mitarbeitermotivation angestrebt. Ziel ist auch die Überwindung bzw. Vorbeugung von Arbeitsunfähigkeit.
- Die ÜSTRA setzt das regelmäßige, strukturierte Mitarbeitergespräch als formalisiertes Führungsinstrument zur wechselseitigen Rückmeldung ein; damit soll die Zusammenarbeit und Arbeitsatmosphäre verbessert und weiterentwickelt werden, um den gemeinsamen Erfolg zu sichern.
- 2019 wurde mit dem „Kulturbarometer“ zum fünften Mal eine unternehmensweite Befragung zur Bewertung der Zusammenarbeit von Führungskräften und zugeordneten Teams auf der Grundlage festgelegter Kulturwerte durchgeführt. Das Verfahren umfasst auch die Hinterlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und deren konsequente Umsetzungsverfolgung.
- Im Rahmen der Stärkung der Attraktivität als Arbeitgeber (Employer Branding) hat die ÜSTRA in 2019 das Zertifikat des Landes Niedersachsen „Demografiefest. Sozialpartnerschaftlicher Betrieb“ erneut für weitere zwei Jahre erhalten.

- Die ÜSTRA hat ein Qualitäts-, Umwelt-, Arbeitsschutz- und Energiemanagementsystem eingeführt und ist nach den Standards DIN EN ISO 9001, DIN EN 13816, DIN EN 15838, DIN EN ISO 14001, DIN EN ISO 50001 und DIN EN ISO 45001 zertifiziert. Im Rahmen dieser Zertifizierungen wird das integrierte Managementsystem regelmäßig durch unabhängige Zertifizierer überprüft. Ziele dieses Systems sind die Gesunderhaltung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Steigerung der Kundenzufriedenheit, die Optimierung interner Prozesse und Abläufe sowie des Beschwerdemanagements, die Verbesserung der Energieeffizienz bei Fahrzeugen und Infrastruktur sowie die Reduzierung von Emissionen, umweltrelevanten und gefährlichen Arbeits- und Abfallstoffen und des Wasserverbrauchs.

Informationen über das Audit „berufundfamilie“ und das Qualitäts-, Umwelt- und Arbeitsschutzmanagement sowie der Nachhaltigkeitsbericht der ÜSTRA sind auf der Internetseite [uestra.de/unternehmen](http://uestra.de/unternehmen) zu finden.

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

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

Der Vorstand der ÜSTRA bestand zu Beginn des Geschäftsjahres 2019 aus zwei Mitgliedern und besteht seit der Bestellung von Frau Elke van Zadel als weiteres Vorstandsmitglied mit Wirkung ab dem 1. Juli 2019 aus drei Mitgliedern. Im operativen Geschäft verantwortet der Vorstandsvorsitzende Herr Dr. Volkhardt Klöppner die kaufmännische Leitung und das Marketing. Das Vorstandsmitglied Frau Denise Hain hat die Funktion der Arbeitsdirektorin inne und ist gleichzeitig zuständig für den Betrieb der Stadtbahnen und Busse und für den gesamten Personalbereich. Frau Elke van Zadel ist seit ihrer Bestellung zuständig für die Technik, IT und

Infrastruktur, die bis zum 30. Juni 2019 von Frau Denise Hain bzw. Herrn Dr. Volkhardt Klöppner verantwortet wurden. Dem Vorstand sind insgesamt sieben Unternehmensbereiche und sieben Stabsbereiche zugeordnet. Der Vorstand stellt die unternehmensinterne Kommunikation in wöchentlichen Vorstandssitzungen sowie zweiwöchentlichen Sitzungen mit den Unternehmensbereichs- und Stabsbereichsleitungen sicher.

Der Aufsichtsrat besteht nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) aus 20 Mitgliedern, davon je zehn Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Der Aufsichtsrat wählt gem. MitbestG aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden und bestellt gem. § 27 Abs. 3 MitbestG und § 9 Abs. 2 der Satzung der ÜSTRA den aus vier Mitgliedern bestehenden Ausschuss „zur Wahrnehmung der in § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG bezeichneten Aufgabe“ (sog. Vermittlungsausschuss). Im Geschäftsjahr 2019 führten Herr Ulf-Birger Franz den Vorsitz und Herr Christian Bickel den stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat. Die Funktion des unabhängigen Finanzexperten im Aufsichtsrat gem. § 100 Abs. 5 AktG hat im Geschäftsjahr 2019 Herr Eberhard Wicke wahrgenommen.

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

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

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

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

Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung jährlich über seine Arbeit.

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

Die ÜSTRA hat sich zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen. Für das gesamte Unternehmen wird ein Frauenanteil von 22 % bis 2022 angestrebt. Zum 31. Dezember 2019 betrug der Frauenanteil insgesamt 21,4 % (Vorjahr: 21,1 %).

Für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unter dem Vorstand hat der Vorstand eine Zielgröße von 14,3 % für den ersten Umsetzungszeitraum beschlossen. Dieser Zielwert entsprach dem Ist-Stand zum Zeitpunkt der Beschlussfassung. Zum 31. Dezember 2019 betrug der Frauenanteil für diese Ebenen 15,8 % (Vorjahr: 16,2 %).

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

Für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 30 % bis zum 31. Dezember 2023 beschlossen. Mit der Bestellung von Frau van Zadel mit Wirkung ab dem 1. Juli 2019 ist der Frauenanteil im Vorstand von 50 % auf 67% gestiegen. Die festgelegte Zielgröße ist damit zum aktuellen Stand übererfüllt.

### 5.5 Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht gemäß CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz

Die ÜSTRA ist von der Pflicht zur Aufnahme einer nichtfinanziellen Erklärung in ihren Lage- bzw. Konzernlagebericht befreit, da sie unter Anwendung der entsprechenden Befreiungsvorschriften einen gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht erstellt, der zusammen mit dem Einzel- und Konzernlagebericht im Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Zudem wird dieser Bericht unter [uestra.de/Unternehmen/Nachhaltigkeit/Übersicht/](http://uestra.de/Unternehmen/Nachhaltigkeit/Übersicht/) auf der Internetseite der ÜSTRA zur Verfügung gestellt.

### 5.6 Angaben zur Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat

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



## 6. Sonstige Berichte

### 6.1 Vergütungsbericht

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

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

### 6.2 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289 Abs. 4 HGB

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

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

Die VVG hat mitgeteilt, dass ihr seit dem 1. Januar 2002 98,38 % der Stimmrechte an der ÜSTRA unmittelbar und 0,01 % durch ihr Tochterunternehmen enercity AG zustehen. Gleichfalls hat die Landeshauptstadt Hannover Mitteilung gemacht, dass sie seit dem 1. Januar 1995 aufgrund der Zurechnung der von der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH gehaltenen Stimmrechte gem. § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG über 98,38 % der Stimmrechte an der ÜSTRA verfügt. Die übrigen Aktien der ÜSTRA befinden sich nach Kenntnis des Vorstands im Streubesitz.

Es bestehen keine Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen.

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

Der Vorstand der ÜSTRA besteht gem. § 5 der Satzung aus zwei oder mehreren Personen, darunter einem Arbeitsdirektor. Die Zahl der Vorstandsmitglieder wird nach der Satzung der Gesellschaft von der Hauptversammlung bestimmt. Die ordentliche Hauptversammlung vom 16. August 2018 hat beschlossen, die Anzahl der Vorstandsmitglieder von zwei auf drei Personen zu erhöhen. Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgt gem. den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 84 und 85 AktG (Bestellung und Abberufung des Vorstands). Mit Ausnahme einer gerichtlichen Ersatzbestellung ist für die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern allein der Aufsichtsrat zuständig. Er bestellt Vorstandsmitglieder auf höchstens fünf Jahre. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat kann dabei ein Vorstandsmitglied zum Vorsitzenden des Vorstands bestellen.

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

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

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

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

### 6.3 Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit (Entgeltbericht)

Am 6. Juli 2017 ist das Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) in Kraft getreten. Arbeitgeber, die nach §§ 264, 289 HGB berichtspflichtig sind, müssen erstmals mit dem Jahresabschluss 2017 einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit nach § 21 EntgTranspG (Entgeltbericht) erstellen. Der Bericht enthält Angaben über Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen, Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer und geschlechterspezifische Angaben zu der durchschnittlichen

Gesamtzahl der Beschäftigten sowie zu der durchschnittlichen Zahl der Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten. Der Bericht ist für Zwecke der Veröffentlichung als Anlage dem Lagebericht beizufügen, ohne aber formeller Bestandteil des Lageberichts zu werden, und alle fünf Jahre erneut abzugeben. Der Berichtszeitraum des ersten Berichts umfasst entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nur das Kalenderjahr 2016. Die ÜSTRA hat den Entgeltbericht für das Kalenderjahr 2016 zum Zwecke der Veröffentlichung als Anlage zum Lagebericht des Jahresabschlusses 2017 am 19. Juni 2019 im Bundesanzeiger veröffentlicht.

## 7. Prognosebericht

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

Den Auswirkungen der Reduzierung staatlicher Ausgleichsleistungen soll mittelfristig durch eine verstärkte Nutzerfinanzierung begegnet werden. Voraussetzung hierfür ist, dass überdurchschnittliche Steigerungsraten bei den Fahrgasteinnahmen realisiert werden können. Derzeit ist allerdings festzustellen, dass die Erlössteigerungen künftig nicht ausreichen, um die Kostensteigerungen zu kompensieren, sodass der Verlust der ÜSTRA weiter ansteigen wird.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, mit denen die ÜSTRA per ÖDA betraut wurde, erfolgt über den Verlustausgleich gem. dem zwischen der VVG und der ÜSTRA bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Bedingt dadurch weist die ÜSTRA folglich

rechnerisch negative Ergebnisse aus. In der Planung für das Geschäftsjahr 2020 geht die ÜSTRA von einem Jahresfehlbetrag von 49,8 Mio. € aus, der über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Muttergesellschaft der ÜSTRA, der VVG, übernommen wird.

Bei der Entwicklung der Tarifeinnahmen für das Jahr 2020 wird damit gerechnet, dass die im Rahmen der Tarifstrukturreform zum 1. Januar 2020 im GVH vorgenommene Tarifierhöhung von durchschnittlich 0,4 % vollumfänglich auf die ÜSTRA durchschlägt. Daneben plant die ÜSTRA mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 0,8 %. Damit ergibt sich für das Jahr 2020 eine Planung der Tarifeinnahmen in Höhe von 174,9 Mio. €.

Insgesamt sind für 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 218 Mio. € geplant, die im Wesentlichen die Umsatzerlöse Verkehr (Tarifeinnahmen und Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV) und Erträge für Leistungen aus dem Instandhaltungsvertrag mit der infra beinhalten.

Für 2020 wurde mit der Region Hannover als Aufgabenträger für die Gesamtzufriedenheit der Kunden ein Zielwert von 2,45 vereinbart.

Für das Jahr 2020 sind Investitionen in Höhe von 80,3 Mio. € geplant, nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 56,3 Mio. €. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der nächsten Jahre ist die Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen über den Verlustausgleich gem. dem zwischen der VVG und der ÜSTRA bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag führt dazu, dass die ÜSTRA nicht einen ausreichenden Cashflow erwirtschaften kann, um den hohen Investitionsbedarf der Zukunft aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Aus diesem Grund ist auch in den nächsten Jahren die Aufnahme von Krediten zur Finanzierung von Investitionen geplant. Im Jahr 2020 soll ein Kreditvolumen in Höhe von 23,6 Mio. € aufgenommen werden.

Hannover, 24. Februar 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

## Bilanz zum 31. Dezember 2019

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

### Aktiva

	€	€	€	Vorjahr Tsd. €
<b>A. Anlagevermögen</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		4.351.900,70		4.103
II. Sachanlagen		437.184.451,85		399.800
III. Finanzanlagen		6.377.867,79		5.424
		<b>447.914.220,34</b>		<b>409.327</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		11.539.344,40		9.796
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.907.372,61			9.987
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	12.498.263,07			10.183
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	761.323,87			662
4. Sonstige Vermögensgegenstände	5.981.590,23			9.509
		29.148.549,78		30.341
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		86.380.476,75		59.096
		<b>127.068.370,93</b>		<b>99.233</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		315.786,38		99
		<b>315.786,38</b>		<b>99</b>
		<b>575.298.377,65</b>		<b>508.659</b>

## Passiva

	€	€	Vorjahr Tsd. €
<b>A. Eigenkapital</b>			
I. Gezeichnetes Kapital	67.490.528,32		67.490
II. Kapitalrücklage	66.742.955,56		66.743
		<b>134.233.483,88</b>	<b>134.233</b>
<b>B. Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen</b>		<b>176.417.204,09</b>	<b>122.430</b>
<b>C. Rückstellungen</b>			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	122.184.837,10		104.450
2. Sonstige Rückstellungen	23.148.043,45		24.083
		<b>145.332.880,55</b>	<b>128.533</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	60.878.150,00		42.155
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.500.538,92		16.482
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.023.955,11		15.584
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	649.917,64		295
5. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: 1.024.280,68 € (Vj.: 991.063,81 €) davon i.R.d.soz.Sicherh.: 809.608,93 € (Vj.: 812.449,56 €)	18.741.113,48		46.391
		<b>116.793.675,15</b>	<b>120.907</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>2.521.133,98</b>	<b>2.556</b>
		<b>575.298.377,65</b>	<b>508.659</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

	€	€	Vorjahr Tsd. €
1. Umsatzerlöse	216.754.288,98		214.264
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	20.323,97		97
3. Sonstige betriebliche Erträge	12.848.627,75		9.611
<b>Gesamtleistung</b>	<b>229.623.240,70</b>		<b>223.972</b>
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	24.780.729,27		24.889
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	40.556.372,55		40.976
		65.337.101,82	65.865
<b>Rohergebnis</b>	<b>164.286.138,88</b>		<b>158.107</b>
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	95.533.900,49		91.892
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung 27.960.081,42 € (Vj.: 21.901.753,25 €)	47.672.362,70		40.431
		143.206.263,19	132.323
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		27.316.128,39	24.897
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		29.019.711,35	27.296
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-35.255.964,05</b>		<b>-26.409</b>
8. Erträge aus Beteiligungen	22.614,00		500
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.015.003,44		1.214

	€	€	Vorjahr Tsd. €
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen 0,00 € (Vj.: 9.843,58 €)	1.806,35		21
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 471,71 € (Vj.: 839,81 €)	518.110,30		1.004
		1.557.534,09	2.739
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon Aufwendungen aus der Aufzinsung 1.649.269,78 € (Vj.: 1.655.524,78 €)		2.128.609,24	2.074
		-35.827.039,20	-25.744
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		1.296,59	1
14. Ergebnis nach Steuern		-35.828.335,79	-25.745
15. Sonstige Steuern		142.094,01	146
16. Erträge aus Verlustübernahme		35.970.429,80	25.891
17. Jahresüberschuss		<b>0,00</b>	<b>0</b>

# Anhang für das Geschäftsjahr 2019

## I. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss 2019 wurde nach den Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) erstellt. Ergänzend dazu waren die Bestimmungen des Aktiengesetzes und des Wertpapierhandelsgesetzes zu beachten.

In der Bilanz sind einzelne Posten zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung zusammengefasst. Diese Posten werden nachstehend im Anhang gesondert ausgewiesen. Aus dem gleichen Grunde wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und Davon-Vermerke teilweise an dieser Stelle gemacht. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Zum besseren Verständnis wurde das Gliederungsschema nach § 275 Abs. 2 HGB um Zwischenzeilen ergänzt.

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

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

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

### 1. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Sachanlagen sind mit den Anschaffungskosten abzüglich gewährter Skonti und Rabatte bewertet. Vermögensgegenstände, deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, werden um planmäßige Abschreibungen gemindert. Bis zum Geschäftsjahr 2013 wurden Investitionszuschüsse offen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Ab dem Geschäftsjahr 2014 erfolgt der Ausweis der erhaltenen Investitionszuschüsse in einem Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen. Entsprechend der Nutzungsdauer des bezuschussten Investitionsgutes wird dieser laufzeitadäquat aufgelöst.

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

die steuerlichen Abschreibungstabellen herangezogen, soweit die dort genannten Nutzungsdauern innerhalb der Bandbreite der handelsrechtlich zulässigen Nutzungsdauern liegen. Bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Seit dem 1. Januar 2008 werden bewegliche Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungskosten mehr als 150 € bzw. seit dem 1. Januar 2018 mehr als 250 € und bis zu 1.000 € betragen, aufgrund untergeordneter Bedeutung als Sammelposten aktiviert und über fünf Jahre abgeschrieben.

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



jedoch höchstens in Höhe der ursprünglichen Anschaffungskosten. Wertpapiere des Anlagevermögens sind mit dem Nennwert angesetzt.

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

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

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

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

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

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

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

Die Verbindlichkeiten werden zum Erfüllungsbetrag passiviert.

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

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

von Zeitfahrausweisen, die zur Inanspruchnahme von Beförderungsleistungen nach dem Bilanzstichtag berechtigen, werden zeitanteilig passivisch abgegrenzt.

## 2. Angaben zu Posten der Bilanz

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens in 2019 ist aus dem Anlagespiegel ersichtlich.

Die Vorräte betreffen vornehmlich Werkstattstoffe einschließlich Ersatzteile.

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 12.498 Tsd. € (Vorjahr: 10.183 Tsd. €) betreffen mit 1.243 Tsd. € (Vorjahr: 1.589 Tsd. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, mit 9.466 Tsd. € (Vorjahr: 7.212 Tsd. €) Forderungen aus Ergebnisübernahme und mit 1.789 Tsd. € (Vorjahr: 1.382 Tsd. €) Steuererstattungsansprüche. Sämtliche Forderungen gegen verbundene Unternehmen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

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

Sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 31 Tsd. € (Vorjahr: 29 Tsd. €) haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Der Restbetrag in Höhe von 5.951 Tsd. € (Vorjahr: 9.479 Tsd. €) hat eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Darin enthalten ist der wertmäßige Anspruch gegenüber dem Herstellerkonsortium des TW 3000 aus der Hersteller-rückvergütung in Höhe von 3.963 Tsd. € (Vorjahr: 7.433 Tsd. €).

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

Der Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen in Höhe von 176.417 Tsd. € (Vorjahr: 122.430 Tsd. €)

ergibt sich aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Den passivierten Zuschüssen von 193.520 Tsd. € steht eine ratierliche Auflösung von 17.103 Tsd. € gegenüber.

Die Beträge nach § 268 Abs. 8 HGB betragen 1.056 Tsd. € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert (Verrechnung des Deckungsvermögens mit Rückstellungen für Wertkonten).

Die auf die Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. übertragenen Pensionsverpflichtungen belaufen sich zum 31. Dezember 2019 auf 279.369 Tsd. € (Vorjahr: 259.089 Tsd. €). Das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Kassenvermögen (Deckungskapital) beträgt 155.401 Tsd. € (Vorjahr: 141.797 Tsd. €), sodass sich nach Passivierung von Rückstellungen bei der ÜSTRA in Höhe von 62.594 Tsd. € (Vorjahr: 58.055 Tsd. €) ein Fehlbetrag in Höhe von 61.374 Tsd. € (Vorjahr: 59.237 Tsd. €) ergibt. Der Erfüllungsbetrag für die übertragenen mittelbaren Pensionsverpflichtungen bei einem durchschnittlichen Marktzins in Höhe von 1,97 % berechnet auf sieben Geschäftsjahre beträgt 313.072 Tsd. €. Demnach ergäbe sich ein Fehlbetrag in Höhe von 95.077 Tsd. €.

Die Pensionsrückstellungen in Höhe von insgesamt 122.185 Tsd. € (Vorjahr: 104.450 Tsd. €) decken die Versorgungsverpflichtungen gegenüber ehemaligen und aktiven Mitarbeitern ab; davon sind 62.594 Tsd. € (Vorjahr: 58.055 Tsd. €) zur Reduzierung der Deckungslücke bei der Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V. zurückgestellt. Der verwendete Rechnungszins für die Abzinsung der ausgewiesenen Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2019 betrug 2,71 % p.a. (Vorjahr: 3,29 % p.a.). Weiterhin wurde ein Gehaltstrend von 3,0 % p.a. und eine Rentendynamik von 2,0 % p.a. bzw. 1,0 % p.a. zugrunde gelegt. Der Erfüllungsbetrag für die unmittelbaren Versorgungsverpflichtungen bei einem durchschnittlichen Marktzins in Höhe von 1,97 % berechnet auf einen Durchschnitt der vergangenen sieben Geschäftsjahre beträgt 72.752 Tsd. €.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten unter anderem Rückstellungen für Rückerstattungsrisiken (6.484 Tsd. €), für Urlaubs- und Prämienansprüche (5.487 Tsd. €) und für Drohverluste (4.450 Tsd. €). Darüber hinaus sind Verpflichtungen gegenüber dem HDN für zukünftige Umlageverpflichtungen in Höhe von 767 Tsd. € enthalten, die nach Abzug

bereits geleisteter Vorauszahlungen verbleiben. Für die Jubiläumsverpflichtungen ergibt sich ein Rechnungszins von 1,97 % p.a.

Eine Rückstellung aus Wertkonten ist im Berichtsjahr nicht zu bilden, da sich nach der Saldierung des beizulegenden Zeitwertes des zugehörigen Deckungsvermögens (Finanzanlagen) in Höhe von 14.215 Tsd. € (Vorjahr: 11.864 Tsd. €) mit dem Erfüllungsbetrag der Verpflichtung aus den Wertgutachten in Höhe von 14.189 Tsd. € (Vorjahr: 11.844 Tsd. €) keine Verpflichtung (Vorjahr: 0 Tsd. €) ergibt. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens belaufen sich auf 13.159 Tsd. € (Vorjahr: 11.745 Tsd. €).

Bei den sonstigen Rückstellungen wurde von den Wahlrechten des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 EGHGB Gebrauch gemacht. Der Betrag der Überdeckung nach Art. 67 Abs. 1 Satz 4 EGHGB beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 39 Tsd. € (Vorjahr: 50 Tsd. €).

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

	Gesamt Tsd. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr Tsd. €	Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahre Tsd. €	Restlaufzeit über 5 Jahre Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Vorjahr)	60.878 (42.155)	7.177 (4.710)	28.707 (18.840)	24.994 (18.605)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr)	23.501 (16.482)	23.501 (16.482)	0 (0)	0 (0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (Vorjahr)	13.024 (15.584)	13.024 (15.584)	0 (0)	0 (0)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (Vorjahr)	650 (295)	650 (295)	0 (0)	0 (0)
Sonstige Verbindlichkeiten (Vorjahr)	18.741 (46.391)	18.641 (39.475)	100 (6.916)	0 (0)
Gesamt (Vorjahr)	116.794 (120.907)	62.993 (76.546)	28.807 (25.756)	24.994 (18.605)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren mit 124 Tsd. € (Vorjahr: 80 Tsd. €) aus Steuern, mit 12.867 Tsd. € (Vorjahr: 15.505 Tsd. €) aus Lieferungen und Leistungen und mit 33 Tsd. € (Vorjahr: 0 Tsd. €) aus Rückzahlungsansprüchen auf geleistete Gewinnabführungen.

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

### 3. Angaben zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

Von den Umsatzerlösen in Höhe von 216.754 Tsd. € (Vorjahr: 214.264 Tsd. €) wurden im Inland 216.737 Tsd. € (Vorjahr: 214.167 Tsd. €) erzielt. Auf ausländische Umsätze entfallen 17 Tsd. € (Vorjahr: 97 Tsd. €). Die Umsatzerlöse enthalten 172.034 Tsd. € (Vorjahr: 170.051 Tsd. €) aus Tarifeinnahmen, 5.349 Tsd. € (Vorjahr: 5.060 Tsd. €) aus Ausgleichszahlungen und 3.823 Tsd. € (Vorjahr: 2.953 Tsd. €) aus sonstigen Einnahmen, welche dem Verkehrsbereich zugeordnet sind sowie 35.549 Tsd. € (Vorjahr: 36.200 Tsd. €) aus dem sonstigen Drittgeschäft. Der Posten Umsatzerlöse enthält aperiodische Erlöse in Höhe von 402 Tsd. € (Vorjahr: 1.106 Tsd. €).

In den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 12.849 Tsd. € (Vorjahr: 9.611 Tsd. €) sind aperiodische Erträge in Höhe von 3 Tsd. € (Vorjahr: 173 Tsd. €) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens, in Höhe von 1.339 Tsd. € (Vorjahr: 126 Tsd. €) aus der Auflösung von Rückstellungen, in Höhe von 1.000 Tsd. € (Vorjahr: 1.511 Tsd. €) aus Zuschreibungen des Finanzanlagevermögens, in Höhe von 20 Tsd. € (Vorjahr: 272 Tsd. €) aus der Auflösung von Wertberichtigungen zu Forderungen, in Höhe von 1 Tsd. € (Vorjahr: 14 Tsd. €) aus Boni und Rabatten aus Vorjahren und in Höhe von 185 Tsd. € (Vorjahr: 92 Tsd. €) aus Schrotterlösen enthalten.

Der Personalaufwand betrifft mit 27.960 Tsd. € (Vorjahr: 21.902 Tsd. €) Aufwendungen für die Altersversorgung. Zu den planmäßigen 3.000 Tsd. € wurden in diesem Jahr zusätzlich weitere 2.000 Tsd. € der Rückstellung für mittelbare Pensionsverpflichtungen zugeführt, um die Deckungslücke weiter zu verringern. Die Anpassung auf den beizulegenden Zeitwert des Deckungsvermögens für die Wertkonten führt zu einem Ertrag von 937 Tsd. € (Vorjahr: 232 Tsd. € Aufwand). Der Aufwand aus dem Erfüllungsbetrag der Schulden aus Wertkonten steigt in gleicher Höhe. Die Saldierung dieser Erträge und Aufwendungen gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB ergibt den Wert Null.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind aperiodische Aufwendungen aus dem Abgang von Anlagevermögen von 94 Tsd. € und 5 Tsd. € für die Erhöhung von Pauschalwertberichtigungen enthalten.

Die Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens in Höhe von 2 Tsd. € (Vorjahr: 21 Tsd. €) betreffen mit 0 Tsd. € (Vorjahr: 10 Tsd. €) verbundene Unternehmen.

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge in Höhe von 518 Tsd. € (Vorjahr: 1.004 Tsd. €) betreffen mit 0 Tsd. € (Vorjahr: 1 Tsd. €) verbundene Unternehmen.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen betreffen ausschließlich Dritte. Hierunter sind mit 1.649 Tsd. € (Vorjahr: 1.655 Tsd. €) Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Davon entfallen 1.570 Tsd. € (Vorjahr: 1.549 Tsd. €) auf Altersversorgungsverpflichtungen und 79 Tsd. € (Vorjahr: 106 Tsd. €) auf sonstige Rückstellungen.

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

### III. Ergänzende Angaben

#### 1. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

##### Haftungsverhältnisse

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

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

##### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	Laufzeitende	Tsd. €
Mietvertrag Gehry Tower	31. Mai 2031	5.836
Mietvertrag Timon Carree	30. Juni 2023	323

Für 2020 sind Investitionen von 80.286 Tsd. € genehmigt. Nach Abzug des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 56.334 Tsd. €. Für die Beschaffung von Stadtbahnen bestehen zum Bilanzstichtag nach Abzug von erwarteten Zuschüssen Verpflichtungen in Höhe von 13.303 Tsd. €, die im Geschäftsjahr 2020 fällig werden.

#### 2. Geschäfte größeren Umfangs gemäß § 6 b Abs. 2 EnWG

Die ÜSTRA betreibt auf ihrem Betriebsgelände an den drei Standorten Leinhausen, Glocksee und Mittelfeld Photovoltaikanlagen zur Erzeugung von Strom und fällt damit in den Anwendungskreis des Gesetzes über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz – EnWG), insbesondere des § 6 b EnWG. Die ÜSTRA erzielte im Geschäftsjahr 2019 aus der Erzeugung von Strom insgesamt Einspeisevergütungen in Höhe von 163 Tsd. €. Darüber hinaus hat sie im Umfang von 10.784 Tsd. € Strom bezogen.

#### 3. Beteiligungsunternehmen und Unternehmensverbindungen

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

Es besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover, als herrschendem Unternehmen. Darüber hinaus bestehen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge mit den Tochtergesellschaften ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover; protec service GmbH, Hannover und RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover.

## 4. Zusammensetzung der Organe und Aufwendungen für die Organe

### Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats	Beruf, Arbeitgeber	Mitglied im Aufsichtsrat/ vergleichbaren Kontrollgremium von:
Ulf-Birger Franz (Vorsitz), Hannover	Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Bildung, Region Hannover	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH (Vorsitz)</li> <li>• HRG – Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH &amp; Co. KG (bis 31.12.2019: stellv. Vorsitz, ab 01.01.2020: Vorsitz)</li> <li>• Entwicklungsgesellschaft Gewerbepark Wunstorf-Süd mbH (bis 31.12.2019: Vorsitz, ab 01.01.2020: stellv. Vorsitz)</li> <li>• Hannover Marketing und Tourismus GmbH</li> <li>• TEWISS – Technik und Wissen GmbH</li> <li>• Gesellschaft für Verkehrsförderung mbH (Vorsitz)</li> <li>• regiobus Hannover GmbH</li> </ul>
Christian Bickel <sup>1</sup> (stellv. Vorsitz), Hannover	Vorsitz Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH (stellv. Vorsitz)</li> <li>• VVG Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH</li> </ul>
Mira Ball <sup>1</sup> , Berlin	Ltg. Bundesfachgruppe Busse und Bahnen, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kölner Verkehrs-Betriebe AG</li> </ul>
Willi Degener <sup>1</sup> , Burgdorf	stellv. Vorsitz Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH</li> </ul>
Metin Dirim <sup>1</sup> , Hannover	Industriemechaniker und Busfahrer, teilstellvertretender Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Holger Elix <sup>1</sup> , Friedland	Dipl.-Ing. Elektrotechnik, Ltg. Anlagen und Technik, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH</li> </ul>
Daniel Farnung, Wunstorf	Dipl. Volkswirt, stellv. Leiter Referat Klimaschutz, Klimawandel, Nachhaltigkeit, Nds. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz	–
Juliane Fuchs <sup>1</sup> , Hannover, (ab 21.11.2019)	Gewerkschaftssekretärin, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karstadt Warenhaus GmbH (bis 31.05.2019)</li> </ul>
Silke Gardlo, Neustadt am Rbge.	Vorsitz SPD Regionsfraktion, Ltg. Webportale, Gleichberechtigung und Vernetzung e.V.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sparkasse Hannover AöR</li> </ul>

**Aufsichtsrat**

<b>Mitglieder des Aufsichtsrats</b>	<b>Beruf, Arbeitgeber</b>	<b>Mitglied im Aufsichtsrat/ vergleichbaren Kontrollgremium von:</b>
Hermann Hane <sup>1</sup> , Braunschweig	selbstständiger Berater	• NETINERA Deutschland GmbH (stellv. Vorsitz)
Claudia Hopfe, Langenhagen	Volljuristin, freie Texterin	–
Frank Jacobs, Hannover	Kfm. Angestellter, Wienerberger GmbH	• Hanova GEWERBE GmbH (ehem. Union-Boden GmbH)
Linda Katzmarek <sup>1</sup> , Hannover	Schadensachbearbeiterin, teilstellfreie Betriebsrätin, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Uwe Köhler <sup>1</sup> , Sarstedt	freigestellter Betriebsrat, ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	–
Swantje Michaelsen, Hannover, (ab 29.08.2019)	Geschäftsstellenleitung, ADFC Hannover	–
Ernesto Nebot Pomar, Laatzen	selbstständiger Organisations- berater i. R.	• Aqualaatzium Freizeit GmbH (Vorsitz) • Gasnetzgesellschaft Laatzen-Nord mbH • Gasnetzgesellschaft Laatzen-Süd mbH • Kommunale Infrastruktur Laatzen GmbH • TransTec Bauplanungs- und Management- gesellschaft Hannover mbH
Mira Neumaier <sup>1</sup> , Berlin, (bis 20.11.2019)	Fachsekretärin Bundesfach- gruppe Luftverkehr, ver.di – Vereinte Dienst- leistungsgewerkschaft	• VVG Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (bis 20.11.2019)
Brigitte Nieße, Hannover, (bis 29.08.2019)	selbstständige Architektin, Stadtplanerin	• Zoo Hannover GmbH
Carsten Oppermann <sup>1</sup> , Ronneberg	Vorsitz Betriebsrat, ÜSTRA Reisen GmbH	–
Frank Straßburger, Hannover	Referent, Nds. Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung	• TransTec Bauplanungs- und Management- gesellschaft Hannover mbH
Mike Weidemann, Hannover	selbstständiger Kaufmann und Immobilienverwalter	• TransTec Bauplanungs- und Management- gesellschaft Hannover mbH (Vorsitz)
Eberhard Wicke <sup>2</sup> , Hannover	Dipl.-Handelslehrer i. R., Land Niedersachsen	–

<sup>1</sup> Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer gem. § 7 Abs. 2 Nr. 3 MitbestG

<sup>2</sup> Aufsichtsratsmitglied gem. § 100 Abs. 5 AktG („Finanzexperte“)

## Vorstand

Mitglieder des Vorstands	Ausbildung	Mitglied im Aufsichtsrat/ vergleichbaren Kontrollgremium von:
Dr. Volkhardt Klöppner (Vorsitz), Hannover	Dipl.-Kaufmann, Dr. rer. pol.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH (stellv. Vorsitz)</li> <li>• Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG &amp; Co. – Passerelle – KG</li> <li>• Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH</li> </ul>
Denise Hain (Betrieb und Personal), Hannover	Bürokauffrau	–
Elke Maria van Zadel (Technik, IT und Infrastruktur), Hannover, (ab 01.07.2019)	Dipl.-Ingenieurin	–

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

- einer festen jährlichen Grundvergütung
- einer jährlichen Tantieme, deren Höhe sich danach bemisst, inwieweit bestimmte

unternehmererfolgsspezifische und persönliche Ziele erreicht wurden, und

- sonstige Vergütungen (Geldwerte Vorteile)
- Vorsorgeaufwendungen für Ruhestandsbezüge

Mitglieder des Vorstands	Grund- vergütung Tsd. €	Tantieme Tsd. €	Sonstige Vergütung Tsd. €	Gesamt Tsd. €	Vorsorge- aufwand für Ruhestands- bezüge Tsd. €	Pensions- verpflich- tungen Tsd. €
Dr. Volkhardt Klöppner	270	81	9	360	0	0
Denise Hain	235	71	1	307	0	131*
Elke van Zadel	118	28	1	147	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>623</b>	<b>180</b>	<b>11</b>	<b>814</b>	<b>0</b>	<b>131</b>

\* Pensionsverpflichtung aus Vorbeschäftigung

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen betragen 855 Tsd. €. Die Pensionsrückstellungen für diesen Personenkreis betragen 18.935 Tsd. €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten 40 Tsd. € Sitzungsgelder.



## 5. Honorar des Abschlussprüfers

Die Angabe über das Honorar des Abschlussprüfers ist im Konzernabschluss der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft enthalten.

## 6. Grundkapital

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

## 7. Mutterunternehmen

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft mit Sitz in Hannover ist das Mutterunternehmen, das für den kleinsten Kreis von Unternehmen einen Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU verpflichtend anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften sowie einen Konzernlagebericht aufstellt. Mutterunternehmen für den größten Konsolidierungskreis ist die Mehrheitsgesellschafterin VVG mit Sitz in Hannover. Die VVG ist eingetragen im Handelsregister Hannover Abt. B unter der Nr. 6692. Der Konzernabschluss der VVG wird nach § 325 HGB beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht und dort bekannt gemacht.

## 8. Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz

Die VVG hat mitgeteilt, dass ihr seit dem 1. Januar 2002 98,38 % der Stimmrechte an der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft und 0,01 % durch ihr Tochterunternehmen enercity AG zustehen. Gleichfalls hat die Landeshauptstadt Hannover Mitteilung gemacht, dass sie seit dem 1. Januar 1995 aufgrund der Zurechnung der von der VVG gehaltenen Stimmrechte gem. § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG über 98,38 % Stimmrechte an der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft verfügt.

Die ÜSTRA Aktien sind zum Handel im regulierten Markt der Hanseatischen Wertpapierbörse zu Hamburg, der Niedersächsischen Börse zu Hannover und der Börse Berlin i.S.d. § 32 BörsG zugelassen.

Darüber hinaus sind die ÜSTRA Aktien in den Open Market (einfaches Freiverkehrssegment, Teilbereich Quotation Board) der Frankfurter Wertpapierbörse einbezogen.

## 9. Arbeitnehmerschaft

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer betrug 2.143, davon 102 Auszubildende (1.539 gewerbliche Arbeitnehmer und 604 Angestellte).

## 10. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung haben sich nach Abschluss des Geschäftsjahres 2019 nicht ereignet.

## 11. Mitteilung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung am 26. April 2019 abgegeben und den Aktionären durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger vom 2. Mai 2019 und auf der Homepage der Gesellschaft unter [www.uestra.de](http://www.uestra.de) dauerhaft zugänglich gemacht.

Hannover, 24. Februar 2020

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft

- Der Vorstand -

Dr. Volkhardt Klöppner  
Denise Hain  
Elke van Zadel

## Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2019

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

	Bruttobuch- werte Stand am 01.01.2019 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuch- ungen €	Stand am 31.12.2019 €
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene, konzessionsähnliche Rechte	26.751.902,60	527.127,28	1.150.620,54	42.070,13	26.170.479,47
2. Geleistete Anzahlungen	1.097.516,36	905.705,14	0,00	-42.070,13	1.961.151,37
	27.849.418,96	1.432.832,42	1.150.620,54	0,00	28.131.630,84
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grund- stücksgleiche Rechte und Bauten einschließ- lich der Bauten auf fremden Grundstücken	167.546.050,98	9.935,26	7.443,86	36.505,00	167.585.047,38
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	80.840.332,58	17.656,62	494.082,13	125.233,13	80.489.140,20
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	664.674.637,49	50.464.261,05	29.623.945,14	47.838.488,76	733.353.442,16
4. Maschinen und maschinelle Anlagen	13.889.535,38	156.713,75	156.106,19	853.928,34	14.744.071,28
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	88.182.448,60	2.150.533,67	1.954.913,26	685.909,99	89.063.979,00
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	80.486.650,79	10.897.665,46	0,00	-49.540.065,22	41.844.251,03
	1.095.619.655,82	63.696.765,81	32.236.490,58	0,00	1.127.079.931,05
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.599.529,24	0,00	0,00	0,00	6.599.529,24
2. Beteiligungen	8.321.635,69	0,00	0,00	0,00	8.321.635,69
3. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	45.071,07	0,00	45.071,07	0,00	0,00
4. Sonstige Ausleihungen	3.443,81	0,00	873,42	0,00	2.570,39
	14.969.679,81	0,00	45.944,49	0,00	14.923.735,32
	1.138.438.754,59	65.129.598,23	33.433.055,61	0,00	1.170.135.297,21

Abschreibungen Stand am 01.01.2019 €	Zugänge €	Abgänge €	Zuschreibungen €	Stand am 31.12.2019 €	Nettobuchwerte Stand am 31.12.2019 €	Vorjahr €
484.778,13   23.261.919,67	0,00   1.183.130,66	0,00   1.150.098,32	0,00   0,00	484.778,13   23.294.952,01	2.390.749,33	3.005.204,80
0,00   0,00	0,00   0,00	0,00   0,00	0,00   0,00	0,00   0,00	1.961.151,37	1.097.516,36
484.778,13   23.261.919,67	0,00   1.183.130,66	0,00   1.150.098,32	0,00   0,00	484.778,13   23.294.952,01	4.351.900,70	4.102.721,16
79.428.800,94   53.222.723,48	0,00   1.778.567,16	0,00   1.894,24	0,00   0,00	79.428.800,94   54.999.396,40	33.156.850,04	34.894.526,56
40.531.109,57   30.665.505,88	0,00   1.688.597,52	63.295,94   259.646,36	0,00   0,00	40.467.813,63   32.094.457,04	7.926.869,53	9.643.717,13
225.527.276,54   176.719.618,50	0,00   18.503.083,39	0,00   29.623.945,14	0,00   0,00	225.527.276,54   165.598.756,75	342.227.408,87	262.427.742,45
906.794,11   9.876.922,54	0,00   746.775,26	0,00   156.106,19	0,00   0,00	906.794,11   10.467.591,61	3.369.685,56	3.105.818,73
28.320.538,54   50.620.325,89	0,00   3.415.974,40	0,00   1.952.246,65	0,00   0,00	28.320.538,54   52.084.053,64	8.659.386,82	9.241.584,17
0,00   0,00	0,00   0,00	0,00   0,00	0,00   0,00	0,00   0,00	41.844.251,03	80.486.650,79
374.714.519,70   321.105.096,29	0,00   26.132.997,73	63.295,94   31.993.838,58	0,00   0,00	374.651.223,76   315.244.255,44	437.184.451,85	399.800.039,83
5.533.867,53	0,00	0,00	0,00	5.533.867,53	1.065.661,71	1.065.661,71
4.012.000,00	0,00	1.000.000,00	0,00	3.012.000,00	5.309.635,69	4.309.635,69
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45.071,07
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.570,39	3.443,81
9.545.867,53	0,00	1.000.000,00	0,00	8.545.867,53	6.377.867,79	5.423.812,28
375.199.297,83   353.912.883,49	0,00   27.316.128,39	63.295,94   34.143.936,90	0,00   0,00	375.136.001,89   347.085.074,98	447.914.220,34	409.326.573,27

| = erhaltene Investitionszuschüsse

## Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2019

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

<b>Beteiligungsunternehmen</b>	<b>Anteil am Kapital</b>	<b>Anteile gehalten von</b>	<b>Eigenkapital Tsd. €</b>	<b>Ergebnis Tsd. €</b>
<b>unmittelbare Beteiligungen</b>				
1. ÜSTRA Reisen GmbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	1.845 <sup>1</sup>	208 <sup>1,2</sup>
2. TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	2.646 <sup>3</sup>	232 <sup>3</sup>
3. protec service GmbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	337 <sup>3</sup>	767 <sup>2,3</sup>
4. RevCon Audit und Consulting GmbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	100 <sup>1</sup>	240 <sup>1,2</sup>
5. Gehry-Tower Objekt- gesellschaft mbH, Hannover	100 %	ÜSTRA	1.343 <sup>3</sup>	135 <sup>3</sup>
6. X-CITY MARKETING Hannover GmbH, Hannover	50 %	ÜSTRA	10.984 <sup>1</sup>	2.611 <sup>1</sup>
7. TaxiBus Vertriebs- und Vermittlungs- gesellschaft mbH, Hannover	50 %	ÜSTRA	459 <sup>3</sup>	80 <sup>3</sup>
8. GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH, Hannover	33 %	ÜSTRA	739 <sup>1</sup>	387 <sup>1</sup>
9. Hannover Region Grundstücks- gesellschaft mbH HRG & Co. – Passerelle – KG, Hannover	30 %	ÜSTRA	24.657 <sup>3</sup>	1.392 <sup>3</sup>
<b>mittelbare Beteiligungen</b>				
10. FM Hannover GmbH, Facilitymanagement, Hannover	30 %	3	390 <sup>3</sup>	365 <sup>3</sup>

<sup>1</sup> vorläufiger Jahresabschluss 2019

<sup>2</sup> vor Ergebnisabführung aufgrund Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag

<sup>3</sup> Jahresabschluss 2019

## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

### Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

#### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die in Abschnitt 5. des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

#### Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den Europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

#### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

## Umsatzrealisierung aus Beförderungsleistungen

### Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Umsatzerlöse aus Beförderungsleistungen im Tarifgebiet des Großraum-Verkehr Hannover (GVH) unterliegen einem Poolausgleich unter den am GVH beteiligten Verkehrsträgern. Zur Ermittlung der voraussichtlichen Höhe dieses Poolausgleichs für das Geschäftsjahr 2019 schätzen die gesetzlichen Vertreter den Anteil der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft an den gesamten Tarifeinnahmen im GVH ein.

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

### Prüferisches Vorgehen

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

Wir haben die Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der Höhe des Poolausgleichs zu den vertraglichen Regelungen zum Poolausgleich abgestimmt und die Annahmen für den Gesamtpool des GVH und die auf die ÜSTRA entfallenden Fahrgäste beurteilt, indem wir unter anderem die von der Region Hannover geschätzten Tarifeinnahmen im GVH Verkehrsgebiet für das Jahr 2019 als Prüfungsnachweis eingeholt haben. Weiterhin haben wir bei der Beurteilung der Annahmen die unterjährigen Poolausgleichsabrechnungen für das Geschäftsjahr 2019 sowie die Endabrechnung des Poolausgleichs für das Geschäftsjahr 2018 berücksichtigt.

Insgesamt haben sich aus unseren Prüfungshandlungen hinsichtlich der Umsatzrealisierung aus Beförderungsleistungen keine Einwendungen ergeben.

### Verweis auf zugehörige Angaben

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

### Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den

deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

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

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

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf

Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

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

### Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

#### Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

##### Prüfungsurteil

Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom



1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 eingehalten hat. Nach unserer Beurteilung wurden die Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten.

#### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Führung getrennter Konten in Übereinstimmung mit § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung des Entwurfs einer Neufassung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung nach § 6b Abs. 5 Energiewirtschaftsgesetz (IDW EPS 610 n.F.) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG“ weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir wenden als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG zu dienen.

#### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für die Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Pflichten zur Führung getrennter Konten einzuhalten.

#### Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die gesetzlichen Vertreter ihre

Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten haben.

Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten umfasst die Beurteilung, ob die Zuordnung der Konten zu den Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 4 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt ist und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

#### Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. August 2019 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 4. Dezember 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2017 als Abschlussprüfer der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft tätig.

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

Wir haben folgende Leistungen zusätzlich zur Abschlussprüfung für das geprüfte Unternehmen bzw. für die von diesem beherrschten Unternehmen erbracht:

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

#### Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Stefan Marks.

Hannover, 28. Februar 2020

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Eickhoff	Marks
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

## Bericht des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung über das Geschäftsjahr 2019

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover

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

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

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

Der Aufsichtsrat hat alle Berichte des Vorstands geprüft, in seinen Sitzungen umfassend erörtert und mit dem Vorstand beraten sowie die erforderlichen Entscheidungen getroffen.

Zu eigenen Maßnahmen des Aufsichtsrats gemäß § 111 Abs. 2 Satz 1 AktG (z. B. Einsicht in Bücher und Schriften der Gesellschaft) bestand keine Veranlassung. Die Überprüfung der Geschäftsführung der ehemaligen Vorstandsmitglieder Neiß und Lindenberg durch externe Berater gemäß § 111 Abs. 2 Satz 2 AktG sowie die rechtliche Beratung und Begleitung der Gesellschaft im Zusammenhang mit sämtlichen beschlossenen Maßnahmen betreffend die o.g. ehemaligen Vorstandsmitglieder, die in 2017 durch den Aufsichtsrat beauftragt wurden, dauerten in 2019 weiter an (siehe im Einzelnen unter „Schwerpunkte der Überwachung und Beratung“). Sonderberichte des Vorstands nach § 90 Abs. 3 AktG wurden im Geschäftsjahr 2019 nicht erbeten, da der Aufsichtsrat aufgrund der umfassenden Regelberichterstattung keine Veranlassung dazu sah.

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

Im Berichtsjahr haben der Aufsichtsrat und die Ausschüsse des Aufsichtsrats insgesamt 25 Sitzungen, so im Einzelnen:

Verkehrs- und Bauausschuss	3 Sitzungen,
Finanz- und Prüfungsausschuss	4 Sitzungen,
Beteiligungsausschuss	4 Sitzungen,
Präsidialausschuss	6 Sitzungen und
Aufsichtsratsplenum	8 Sitzungen (davon 1 Klausurtagung),

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

Mit Ausnahme von Frau Neumaier (eine von sieben Sitzungen bis zu Ihrem Ausscheiden am 20.11.2019) hat kein Aufsichtsratsmitglied im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsratsplenums teilgenommen.

Ein Beschluss außerhalb einer Sitzung, z.B. im schriftlichen Verfahren, wurde im Berichtsjahr nicht gefasst.

### Schwerpunkte der Überwachung und Beratung

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Berichtsjahr waren neben der Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses für das Jahr 2018 die Überwachung der wirtschaftlichen Entwicklung der ÜSTRA und ihrer Töchter im Berichtszeitraum vor allem im Hinblick auf die folgenden Themen:

- Der Aufsichtsrat hat sich zu den gerichtlichen Verfahren in Bezug auf die Abberufung und Beendigung der Dienstverhältnisse mit den ehemaligen Vorstandsmitgliedern Neiß und Lindenberg unter Hinzuziehung rechtlicher Berater beraten und einer Beendigung der Verfahren durch gerichtlichen Vergleich zugestimmt (Sitzungen am 15.02.2019, 22.02.2019 und 26.04.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich zum Thema Verschaffung von Geschäftsführerdienstleistungen von ÜSTRA an Regiobus beraten und dem Abschluss eines entsprechenden Vertrages zwischen ÜSTRA und Regiobus zugestimmt (Sitzungen am 15.02.2019 und 22.02.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich zum Sachstand Sprengung/Neuanschaffung Fahrkartenautomaten, Abbiegeassistent und SCR-Filter für NX-Reduzierung informieren lassen (Sitzungen am 20.02.2019, 21.02.2019, 22.02.2019, 07.11.2019 und 08.11.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich über den Projektabschluss „Sanierung des Verwaltungsgebäudes Am Hohen Ufer“ informieren lassen (Sitzungen am 20.02.2019, 21.02.2019, 22.02.2019, 12.12.2019 und 13.12.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich zum Sachstand der Prüfung der Angemessenheit der Betriebsratsvergütung unter Hinzuziehung rechtlicher Berater informieren lassen und beraten sowie die Umsetzung der gutachterlichen Empfehlungen beschlossen (Sitzungen am 22.02.2019, 29.08.2019, 08.11.2019, 11.12.2019 und 13.12.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig zum E-Bus Projekt informieren lassen, die Kürzung des Gesamtinvestitionszuschusses zur Kenntnis genommen und in diesem Zusammenhang den genehmigten maximalen Eigenanteil neu festgelegt (Sitzungen am 21.02.2019, 22.02.2019, 24.04.2019, 25.04.2019, 26.04.2019, 29.08.2019, 07.11.2019 und 08.11.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich zum Sachstand Kooperation MOIA informieren lassen (Sitzung am 22.02.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich zum Thema Vertraulichkeit im Aufsichtsrat beraten (Sitzung am 22.02.2019).
- Der Aufsichtsrat hat der Verlängerung des Mietvertrages für das ÜSTRA Kundenzentrum zugestimmt (Sitzungen am 24.04.2019, 25.04.2019 und 26.04.2019).
- Der Aufsichtsrat hat der Tarifmaßnahme Großraum-Verkehr Hannover zum 01.01.2020 zugestimmt (Sitzungen am 25.04.2019 und 26.04.2019).
- Der Aufsichtsrat hat über die Festlegung von Grundsätzen und Handlungsrahmen für die Aufnahme von Darlehen beraten und diesen zugestimmt (Sitzungen am 25.04.2019 und 26.04.2019).
- Der Aufsichtsrat hat hinsichtlich seiner inneren Ordnung nach personellem Wechsel im Aufsichtsrat beschlossen (Sitzungen am 26.04.2019, 29.08.2019, 11.12.2019 und 13.12.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich zum Kooperationsprojekt ÜSTRA/Regiobus informieren lassen (Sitzungen am 26.04.2019 und 08.11.2019).
- Der Aufsichtsrat hat die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung beraten und beschlossen (Sitzungen am 25.04.2019 und 26.04.2019).

- Der Aufsichtsrat hat zugestimmt, zwei Fahrschulbusse zu leasen (Sitzung am 23.05.2019).
- Der Aufsichtsrat hat der Beauftragung von Planungsleistungen für den Neubau der ÖPNV-Leitstelle für Hannover für die Leistungsphasen 1 – 3 zur Wahrung der Möglichkeit einer zeitgerechten Integration des Leitstellenneubaus in das Neubauprojekt „Betriebshof Glocksee“ zugestimmt (Sitzung am 07.06.2019).
- Der Aufsichtsrat hat der Neufassung der Geschäftsordnung des Vorstands mit Geschäftsverteilungsplan vor dem Hintergrund der Erweiterung des Vorstands auf drei Vorstandsmitglieder zugestimmt (Sitzung am 07.06.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich über den Jahresbericht der Internen Revision 2018 informieren lassen und diesen zur Kenntnis genommen (Sitzungen am 25.04.2019, 07.11.2019 und 08.11.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich über den Compliancebericht 2018 und den Sachstand des Compliance-Management-Systems (CMS) informieren lassen und den Bericht zur Kenntnis genommen (Sitzungen am 25.04.2019 und 13.12.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich über den Sachstand des Klageverfahrens in Sachen Hybridbusförderung 2017 informieren lassen (Sitzung am 23.05.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich auf seiner Klausurtagung unter anderem mit den Themen Szenario-Betrachtung Stadtbahn 2030, TW 6000 Refit, Autonomes Fahren und TW 4000 befasst (Klausurtagung am 23./24.05.2019).
- Der Aufsichtsrat hat sich über den Sachstand WLAN für Fahrgäste, Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) sowie Tag des ÖPNV in Hannover am 30.11.2019 informieren lassen (Sitzungen am 07.11.2019, 08.11.2019 und 13.12.2019).
- Der Aufsichtsrat hat dem Projekt über die Beschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge TW 4000 ab 2022 zugestimmt (Sitzungen am 12.12.2019 und 13.12.2019).

- Der Aufsichtsrat hat dem Wirtschaftsplan 2020 und der Vorab-Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Konzernabschlussprüfers zugestimmt und die Mittelfristplanung 2021 – 2024 zur Kenntnis genommen (Sitzungen am 12.12.2019 und 13.12.2019).

### Deutscher Corporate Governance Kodex

Im Geschäftsjahr 2019 haben Vorstand und Aufsichtsrat am 26.04.2019 die Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 Abs. 1 AktG unterzeichnet. Aufgrund der Aktionärsstruktur des Unternehmens, des damit verbundenen geringen Streubesitzes und der Tatsache, dass die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ausschließlich einen regionalen Bezug hat, wurde nach eingehender Beratung beschlossen, den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht zu folgen. Einwände des Abschlussprüfers gegen die Entsprechenserklärung wurden nicht erhoben. Die aktuelle Entsprechenserklärung kann auf der Internetseite der Gesellschaft unter [uestra.de](http://uestra.de) eingesehen werden.

### Jahresabschluss und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019

Die von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss 2019 gewählte und vom Aufsichtsrat beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, Niederlassung Hannover hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss zum 31.12.2019 einschließlich Lagebericht über das Geschäftsjahr 2019 sowie den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss zum 31.12.2019 einschließlich Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2019 geprüft und beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat eine Vorprüfung des Jahresabschlusses mit Lagebericht, des Konzernabschlusses mit Konzernlagebericht und des gesonderten nichtfinanziellen Konzernberichts durchgeführt und in einer Telefonkonferenz am 23.04.2020 zusammen mit dem Vorstand die beiden Prüfungsberichte mit dem Abschlussprüfer erörtert.

Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung hat der Finanz- und Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat die Billigung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses im schriftlichen Verfahren am 23.04.2020 empfohlen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss mit Lagebericht, den Konzernabschluss mit Konzernlagebericht, die jeweiligen Prüfungsberichte und den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht seinerseits sorgfältig geprüft und in einer Telefonkonferenz am 24.04.2020 zusammen mit dem Vorstand und in Gegenwart des Abschlussprüfers intensiv erörtert sowie den Bericht des Abschlussprüfers über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung entgegengenommen.

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

Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zugestimmt, keine Einwände gegen den Jahresabschluss mit Lagebericht, den Konzernabschluss mit Konzernlagebericht und den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht erhoben und den Jahresabschluss und den Konzernabschluss im schriftlichen Verfahren am 24.04.2020 gebilligt.

Der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

## Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats

Aufgrund wirksamer Amtsniederlegung des als Anteilseignervertreterin gewählten Mitglieds des Aufsichtsrats Frau Brigitte Nieße zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung 2019 wurde Frau Swantje Michaelsen mit Wirkung ab Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 29.08.2019 für den Rest der ursprünglichen Amtszeit von Frau Nieße, d. h. bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 beschließt, als Nachfolgerin gewählt.

Aufgrund der mit Ablauf des 20.11.2019 wirksamen Amtsniederlegung des als Arbeitnehmervertreterin von der Gewerkschaft ver.di benannten Mitglieds des Aufsichtsrats Frau Mira Neumaier, rückte für die restliche Dauer derer Amtszeit, d. h. bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2022 beschließt, mit Wirkung ab dem 21.11.2019 das gerichtlich bestellte Mitglied Frau Juliane Fuchs in den Aufsichtsrat nach.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand ebenso wie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der ÜSTRA und den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats für die im Geschäftsjahr 2019 geleistete erfolgreiche Arbeit

Hannover, den 24. April 2020

Aufsichtsrat der  
 ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
 Aktiengesellschaft  
 Der Aufsichtsratsvorsitzende

gez. Ulf-Birger Franz







**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft**

Am Hohen Ufer 6  
30159 Hannover  
T +49 511 1668-0  
F +49 511 1668-2666  
info@uestra.de  
uestra.de



Dieser Jahresbericht wurde  
CO<sub>2</sub>-neutral gedruckt.