

Nachhaltigkeitsbericht

inklusive gesondertem nichtfinanziellem Konzernbericht
für das Geschäftsjahr 2025

Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2025

Vorwort	3
Unternehmensportrait	4
Geschäftsmodell	4
Strategische Handlungsfelder	5
Gemeinschaftsbetrieb	6
Co-Management	6
Interessensgruppen	7
Wertschöpfungskette	8
Compliance	9
Nachhaltigkeit bei der ÜSTRA	10
Nachhaltigkeitsverständnis	10
Doppelte Wesentlichkeitsanalyse	11
Nachhaltigkeitsstrategie	12
Vision 2035	12
Unser Weg zur Vision 2035	14
Wir sind die Kompetenzträgerin für vernetzte und kombinierte Mobilität im Umweltverbund der Region Hannover	16
Wir betreiben alle Stadtbus- und Stadtbahnlinien CO ₂ -frei	20
Wir sind ein CO ₂ -freies Unternehmen, einschließlich Anlagen, Gebäuden und Infrastruktur	24
Wir gehen schonend mit allen Ressourcen um und verbessern kontinuierlich unsere Energieeffizienz	26
Wir vermeiden Abfälle	28
Unsere Liegenschaften, Gebäude und Infrastrukturanlagen sind naturnah gestaltet	30
Wir haben gemeinsam mit unserem Aufgabenträger die dauerhafte Finanzierung des ÖPNVs sichergestellt	32
Durch unser Angebot haben wir den Anteil des Umweltverbunds am gesamten Verkehrsaufkommen in der Region von heute 55 % auf 77 % und den Anteil des ÖPNVs von derzeit 14 % auf 22 % gesteigert*	34
Durch einen kontinuierlichen Abgleich haben wir die Bedürfnisse unserer Mitarbeitenden mit den Unternehmenszielen in Einklang gebracht	35
Wir zählen zu den besten Arbeitgeberinnen der Region Hannover	36
Wir bieten allen Menschen barrierefreie Mobilität und einfach nutzbaren ÖPNV	40
Durch unser großes Engagement in der Gesellschaft sowie in der Verbands- und Netzwerkarbeit fördern wir eine nachhaltige Entwicklung über unsere Unternehmensgrenzen hinaus	42
Unsere Mitarbeitenden haben Eigenverantwortung übernommen und leben unsere Nachhaltigkeitsstrategie durch aktive Beteiligung	44
Über diesen Bericht	45
Anhang	46

Vorwort

Nachhaltigkeit ist für die ÜSTRA kein kurzfristiger Trend, sondern seit vielen Jahren ein zentraler Bestandteil unserer strategischen Ausrichtung. Als öffentliches Verkehrsunternehmen ermöglichen wir klimafreundliche Mobilität, verbinden Menschen in der Region und leisten täglich einen Beitrag zu einer nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung. Diese Verantwortung prägt unser Handeln – heute und in Zukunft.

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht dokumentiert Fortschritte bei der Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Gleichzeitig dient der Bericht als Instrument der Reflexion: Er hilft uns zu bewerten, wo wir erfolgreich vorankommen und wo zusätzlicher Handlungsbedarf besteht.

In diesem Jahr veröffentlichen wir den Bericht erstmals in einem neuen, integrierten Format. Der nichtfinanzielle Konzernbericht und der bisherige Nachhaltigkeitsbericht wurden zusammengeführt. Grundlage der Berichterstattung ist der VSME-Standard, der für mehr Struktur, Vergleichbarkeit und Transparenz sorgt.

Ein wichtiger Meilenstein im Berichtsjahr ist die erstmalige Erstellung einer Scope-3-CO₂-Bilanz. Durch die Einbeziehung der Emissionen entlang unserer vorgelagerten Wertschöpfungskette erhalten wir ein deutlich vollständigeres Bild unserer Klimawirkungen. Zudem haben wir eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Dabei wurden die für unser Unternehmen und unsere Stakeholder wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen systematisch identifiziert und bewertet. Die Analyse schafft eine belastbare Grundlage zur Priorisierung und Steuerung.

Auch in Zukunft werden wir die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie konsequent vorantreiben, Fortschritte messbar machen und unsere Ziele weiter schärfen. Öffentlicher Personennahverkehr ist ein wesentlicher Schlüssel für eine nachhaltige Mobilität – und wir wollen unseren Beitrag weiterhin verantwortungsvoll und mit langfristiger Perspektive leisten.



Elke Maria van Zadel
Vorsitzende, Vorständin
Technik, IT, Infrastruktur
und Marketing

Elke Maria van Zadel



Denise Hain
Arbeitsdirektorin,
Vorständin Betrieb
und Personal

Denise Hain



Christian Bickel
Betriebsrats-
vorsitzender

Christian Bickel

Unternehmensportrait



Geschäftsmodell

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA) ist ein börsennotiertes Verkehrsunternehmen. Wir betreiben mit unseren Stadtbussen und Stadtbahnen das Liniennetz in der Region Hannover. Wir befördern rund 163,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr und sind damit die leistungsstärkste Dienstleisterin für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Niedersachsen.

Daneben werden im Konzern durch die Konzerntochter Gehry-Tower Objektgesellschaft mbH Vermietungsleistungen für den Gehry Tower sowie Prüfungs- und Beratungsleistungen erbracht. Weiterführende Informationen zum Geschäftsmodell des ÜSTRA Konzerns im Sinne des § 289c Abs. 1 HGB finden sich im Konzernanhang zum Konzernlagebericht unter Punkt 2.



Strategische Handlungsfelder

Unsere strategischen Handlungsfelder bieten allen Mitarbeitenden und Führungskräften Leitplanken, um Ressourcen zielgerichtet und unternehmensübergreifend abgestimmt einzusetzen. Die Zielbilder für das Jahr 2035 konkretisieren diese Handlungsfelder.

Kund*innenzentriert handeln

Die Bedürfnisse bestehender und zukünftiger Kund*innen stehen stets im unseres Handelns. Darum hören wir ihnen auch sehr aufmerksam zu. Lob und Kritik spornen uns alle an, noch besser zu werden.

Lebensraum gestalten

Unser Produkt ist zukunftsgerichtete Mobilität. Daran arbeiten wir alle gemeinsam mit einem hohen Qualitätsanspruch. Mit unseren Ideen, unserem Wissen und unserer Erfahrung machen wir die Region noch lebenswerter.

Innovation leben

Den Markt für Mobilität beobachten wir genau. Neuen Entwicklungen stehen wir offen gegenüber, gestalten diese aktiv mit und schaffen daraus attraktive Lösungen für die Region Hannover. Bewährtes entwickeln wir kontinuierlich weiter – genauso wie uns selbst.

Menschen begeistern

Die ÜSTRA ist ein Unternehmen mit viel Erfahrung und einem ausgeprägten Wir-Gefühl. Unseren Mitarbeitenden bieten wir ein hochattraktives, sicheres Arbeitsumfeld und für alle Menschen gleiche Chancen. Vielfalt, Transparenz und Fairness leben wir aktiv nach innen und außen.

Nachhaltig wirtschaften

Die ÜSTRA ist Vorreiterin im Umwelt- und Klimaschutz in der Region Hannover. Zudem ist sie wirtschaftlich und sozial verantwortungsvoll unterwegs und inspiriert andere, ihrem Vorbild zu folgen.

„Wir wollen zufriedene Fahrgäste.“

„Wir bereichern die Region Hannover.“

„Wir gestalten gemeinsam Zukunft.“

„Wir sind etwas ganz Besonderes.“

„Wir handeln im Sinne zukünftiger Generationen.“



Gemeinschaftsbetrieb

Um die Ziele der Verkehrswende effizienter und effektiver zu erreichen, wurden regiobus und ÜSTRA als Gemeinschaftsbetrieb unter dem Dach der ÜSTRA zusammengeführt. Durch die Implementierung eines gemeinsamen Managements ist es bereits in den vergangenen Jahren gelungen, die Arbeit der ÜSTRA und regiobus systematisch zu synchronisieren sowie durch zahlreiche Kooperationsprojekte Synergien zu heben.

Mit offiziellem Startschuss des Gemeinschaftsbetriebs am 1. Januar 2025 haben die beteiligten Unternehmensbereiche die gemeinsame Arbeit aufgenommen. Im ersten Jahr wurden bereits erste Bereiche organisatorisch zusammengeführt, sodass zentrale Themen nun abgestimmt und gemeinschaftlich vorangetrieben werden. Zudem konnten grundlegende Strukturen und Arbeitsformate im Gemeinschaftsbetrieb etabliert werden. Diese bilden die Basis dafür, die Zusammenarbeit ab 2026 weiter zu vertiefen und zusätzliche Potenziale für den Nahverkehr in der Region zu erschließen.

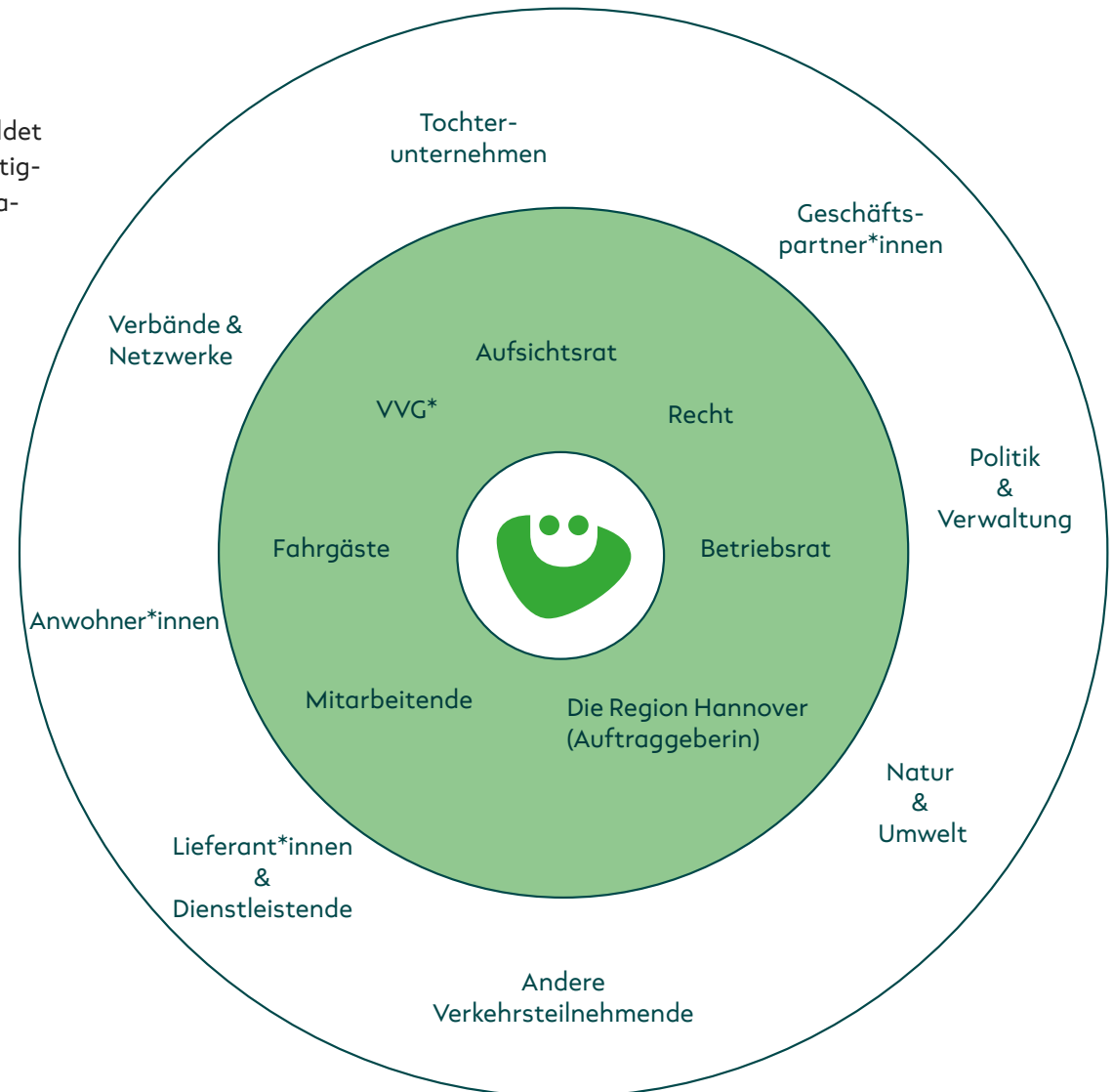
Co-Management

Co-Management bindet den Betriebsrat verbindlich in strategische Entscheidungen mit ein. Vorstand und Betriebsrat beraten gemeinsam und treffen Entscheidungen auf Basis der Betriebsvereinbarung „Vertrag des Vertrauens“, die in der aktuellen Verfassung bereit seit dem Jahr 1996 besteht. Der Betriebsrat ist in nahezu alle Unternehmensprozesse eingebunden und vertritt die Interessen der Mitarbeitenden, hat bei seinen Entscheidungen aber auch immer die „Gesamtheit“ zu berücksichtigen. Die Komplexität der Themen, die Wirtschaftlichkeit und die Belange der Mitarbeitenden spielen in diesem Zusammenhang eine große Rolle.

Der Betriebsrat bringt Ideen in die Vorstandsebene ein, um Wettbewerbsfähigkeit und Innovationen voranzutreiben. Gleichzeitig geht es darum, die Mitarbeitenden zu motivieren und in Entscheidungen einzubinden. Vorstand und Betriebsrat tragen gemeinsam Verantwortung. Am Ende kommt es darauf an, gemeinsam Kompromisse zu finden, um den besten Weg wfür alle zu gehen. Das Co-Management ermöglicht dem Betriebsrat, Entwicklungen konstruktiv mitzugestalten.

Interessensgruppen

Das Verständnis unsere Interessensgruppen und ihrer Anforderungen bildet die Basis, um Nachhaltigkeitsthemen zu priorisieren und unsere Nachhaltigkeitsstrategie zielgerichtet umzusetzen. Wir haben eine Stakeholder-Analyse durchgeführt, um wesentliche interne und externe Interessensgruppen systematisch zu erfassen sowie ihre Erwartungen und Bedürfnisse abzubilden. Die Ergebnisse der Analyse haben die Identifikation von Nachhaltigkeitsthemen sowie deren Bewertung im Rahmen der darauffolgenden Wesentlichkeitsanalyse unterstützt. Diverse Dialogformate bilden die Grundlage unserer Kommunikation mit Interessensgruppen, unter anderem in Form von Gremien, Netzwerken und Befragungen.



*Die Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH

Wertschöpfungskette

Als ÖPNV-Unternehmen ist unser Kerngeschäft die Erbringung sicherer und verlässlicher Mobilitätsleistung in der Region Hannover. Diese ist jedoch Teil einer umfassenderen Wertschöpfungskette, die bei der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen beginnt und über die Herstellung von Fahrzeugen, Infrastruktur und Energie bis hin zur Nutzung unserer Dienstleistungen durch die Fahrgäste reicht. Auch die Verwertung und Entsorgung von Materialien am Ende ihres Lebenszyklus gehören dazu.

Unsere vorgelagerte Wertschöpfungskette ist geprägt durch hohe Investitionsvolumina, langfristige Kapitalbindung und eine starke Abhängigkeit von rohstoff- und energieintensiven Industrien. Besonders relevant sind internationale Lieferketten für die Fahrzeugherstellung im Allgemeinen und Signaltechnik sowie Bauleistungen für Gleis- und Betriebsinfrastruktur.

Vor diesem Hintergrund betrachten wir nicht nur unsere direkten betrieblichen Aktivitäten, sondern auch vor- und nachgelagerte Prozesse als relevante Einflussbereiche unseres Nachhaltigkeitsmanagements. Ein ganzheitliches Verständnis der Wertschöpfungskette ermöglicht es uns, ökologische und soziale Auswirkungen systematisch zu identifizieren sowie entsprechende strategische Fokusthemen festzulegen und zu priorisieren.



Compliance

Compliance heißt für uns: Wir handeln wertorientiert, verantwortungsvoll und regelkonform – intern wie in der Zusammenarbeit mit Geschäftspartner*innen. Als öffentlich gefördertes Unternehmen stehen wir in der besonderen Verantwortung, bei allen geschäftlichen Vorgängen vorbildlich zu handeln. Vorbildliches Verhalten bedeutet insbesondere die Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften, aber auch die Rücksichtnahme auf Recht und Erwartungen Anderer, faires Verhandeln und Vertragstreue.

Jede Person trägt mit ihrem Verhalten zum Vertrauen von Fahrgästen, Zuwendungsgebern, Mitarbeitenden und Öffentlichkeit bei. Der Vorstand gewährleistet die Einhaltung der Rechtsordnung und aller interner Vorgaben; duldet keinerlei Form von Korruption und stärkt eine gelebte Compliance-Kultur durch die Compliance-Unternehmenserklärung, den [Verhaltenskodex](#) und ein etabliertes Compliance-Management-System.

Bei der ÜSTRA wird Compliance dezentral durch die Unternehmens- und Stabsbereiche verantwortet. Diese werden bei Bedarf beratend durch das Compliance Gremium und die laufende Prüfungstätigkeit der Internen Revision unterstützt. Die Tochterunternehmen der ÜSTRA betreiben Compliance eigenverantwortlich.

Wir setzen auf klare Regeln, Schulungen (insbesondere zur Korruptionsprävention), Kontrollen wie Vier-Augen-Prinzip, Trennung von Handlungs- und Kontrollfunktionen sowie Audits. Die Compliance-Kultur der ÜSTRA ist durch eine ständige Überprüfung und Verbesserung der Compliance-Prozesse geprägt.

Das Hinweisgebersystem der ÜSTRA bietet allen Betroffenen sowie Dritten im Sinne des Hinweisgeberschutzgesetzes eine angemessene Möglichkeit, auf Compliance- bzw. Rechtsverstöße im Allgemeinen, jedoch auch im Speziellen, zum Beispiel zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken bzw. Verletzungen in der gesamten Lieferkette sowie Datenschutzverletzungen, hinzuweisen.

Im Jahr 2025 gab es keine Compliance-Vorfälle.





Nachhaltigkeit bei der ÜSTRA

Nachhaltigkeitsverständnis

Für die ÜSTRA umfasst Nachhaltigkeit die drei Säulen Ökonomie, Soziales und Ökologie. In allen drei Bereichen haben wir unsere unternehmerischen Tätigkeitsfelder systematisch betrachtet und Definitionen für ein gemeinsames Verständnis erarbeitet.

Ökonomische Nachhaltigkeit

Wir denken und handeln im Sinne unserer Kund*innen und auch der Nichtkund*innen. Wir sichern Qualität effizient auf hohem Niveau und entwickeln sie weiter. Die Finanzierung notwendiger Investitionen stellen wir sicher. Außerdem handeln wir wirtschaftlich, binden Interessens- und Anspruchsgruppen ein, optimieren Prozesse kontinuierlich und passen Geschäftsfelder sowie Marke laufend an den Markt an.

Soziale Nachhaltigkeit

Wir engagieren uns gesellschaftlich. Wir sichern Barrierefreiheit und Sicherheit für unsere Fahrgäste. Außerdem schaffen wir attraktive und chancengleiche Arbeitsbedingungen. Wir fördern die Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden. Wir pflegen einen partnerschaftlichen Umgang mit Geschäftspartner*innen sowie Bürger*innen. Zudem handeln wir wertorientiert, leben Mitarbeitendenbeteiligung und Co-Management und übernehmen Verantwortung für die Arbeitsbedingungen in unseren Lieferketten.

Ökologische Nachhaltigkeit

Wir setzen Klimaschutz vorbildlich um. Wir handeln umwelt- und ressourcenschonend und vermeiden Abfälle. Außerdem treiben wir Innovationen bei Energieeffizienz und Technik voran. Wir fördern Biodiversität in der Stadt und Region Hannover. Lokale Emissionen vermeiden wir, zudem verringern wir unsere Umweltauswirkungen kontinuierlich.

Doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Zur Bestimmung der wesentlichen Themen gemäß § 289C Abs. 3 Satz 1 HGB haben wir eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse (DWA) durchgeführt. Diese ermöglicht uns, unsere Auswirkungen als Unternehmen auf die Umwelt, Menschen und Gesellschaft umfassend zu verstehen.

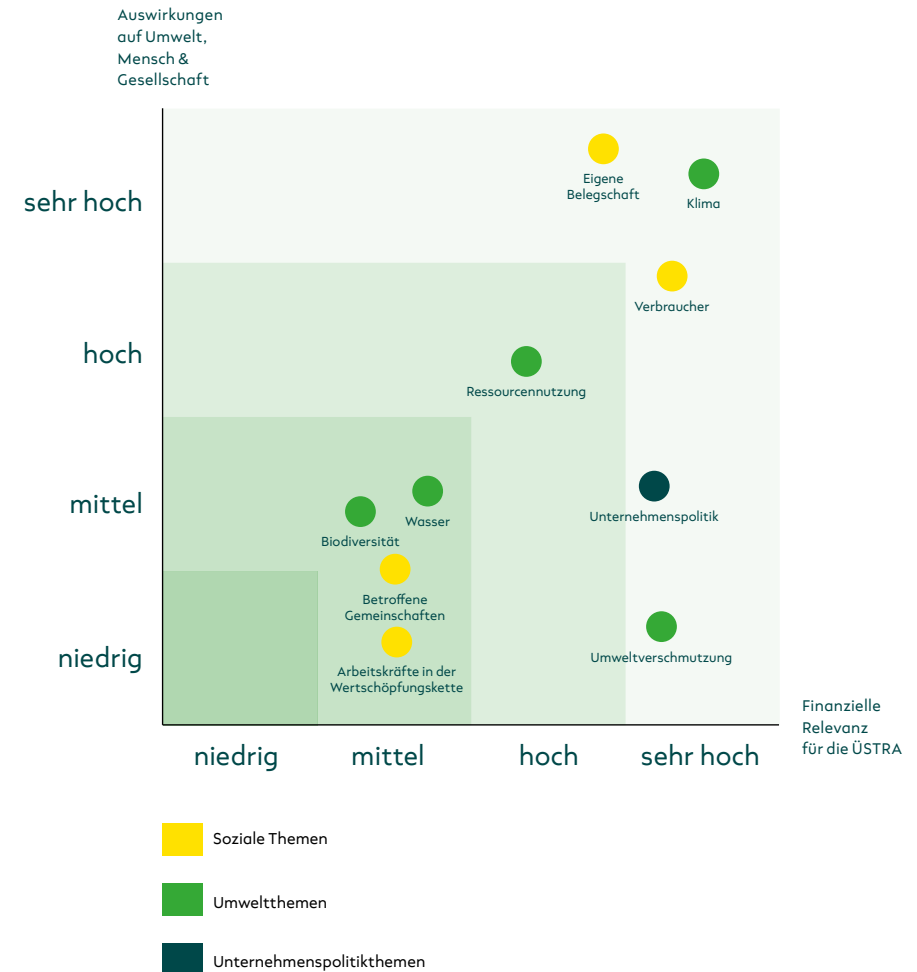
Eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse betrachtet zum einen die „nach außen gerichteten“ Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeiten entlang der Wertschöpfungskette und zum anderen die „nach innen gerichteten“ finanziellen Risiken und Chancen. Das heißt: Sie macht sichtbar, welche Auswirkungen wir auf die Welt haben, und welche finanziellen Auswirkungen sich aus Nachhaltigkeitsthemen für uns als Unternehmen ergeben.

Eine DWA hilft uns zu identifizieren, welche Nachhaltigkeitsthemen für uns am relevantesten sind und worauf wir unsere Anstrengungen konzentrieren.

Ansatz

Wir haben eine umfangreiche Untersuchung durchgeführt und zahlreiche Personen sowie Perspektiven innerhalb und außerhalb des Unternehmens eingebunden. Dabei haben wir über 200 Themen identifiziert und anschließend bewertet. Auf dieser Basis haben wir unsere wesentlichen Themen bestimmt und eine Wesentlichkeitsmatrix erstellt.

Die Ergebnisse haben die Fokusthemen unserer Nachhaltigkeitsstrategie validiert und bilden eine neue Grundlage, um zukünftige strategische Entscheidungen zu treffen und Themen gezielt anzugehen.



Nachhaltigkeitsstrategie

Vision 2035

Mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie 2035 haben wir eine Zukunftsvision geschaffen, die unsere wesentlichen Tätigkeitsfelder abdeckt und die ÜSTRA auf eine erfolgreiche Zukunft vorbereitet. Als integraler Bestandteil in der Stadt und Region Hannover richten wir unser Handeln auf die hier lebenden Menschen sowie Kund*innen aus und tragen maßgeblich zur Erreichung der regionalen und globalen politischen Nachhaltigkeitsziele bei.



- › Wir sind die Kompetenzträgerin für vernetzte und kombinierte Mobilität im Umweltverbund der Region Hannover.



- › Wir betreiben alle Stadtbus- und Stadtbahnlinien CO₂-frei.



- › Wir sind ein CO₂-freies Unternehmen, einschließlich Anlagen, Gebäuden und Infrastruktur.



- › Wir gehen schonend mit allen Ressourcen um und verbessern kontinuierlich unsere Energieeffizienz.



- › Wir vermeiden Abfälle.



- › Unsere Liegenschaften, Gebäude und Infrastrukturanlagen sind naturnah gestaltet.





› Wir haben gemeinsam mit unserem Aufgabenträger die dauerhafte Finanzierung des ÖPNVs sichergestellt.



› Durch unser diverses Angebot haben wir den Anteil des Umweltverbunds am gesamten Verkehrsaufkommen in der Region von heute 55% auf 77% und den Anteil des ÖPNVs von derzeit 14% auf 22% gesteigert.*



› Durch einen kontinuierlichen Abgleich haben wir die Bedürfnisse unserer Mitarbeitenden mit den Unternehmenszielen in Einklang gebracht.



› Wir zählen zu den besten Arbeitgeberinnen der Region Hannover.



› Wir bieten allen Menschen barrierefreie Mobilität und einfach nutzbaren ÖPNV.



› Durch unser großes Engagement in der Gesellschaft sowie in der Verbands- und Netzwerkarbeit fördern wir eine nachhaltige Entwicklung über unsere Unternehmensgrenzen hinaus.



› Unsere Mitarbeitenden haben Eigenverantwortung übernommen und leben unsere Nachhaltigkeitsstrategie durch aktive Beteiligung.

Fußnote: *Ausgangsjahr 2020, VEP 2035+ der Region Hannover



Unser Weg zur Vision 2035

Den aktuellen Umsetzungsstand unserer Nachhaltigkeitsstrategie dokumentieren wir im folgenden Kapitel. Wir konkretisieren die Visionspunkte und führen vorrangig die im vergangenen Jahr umgesetzten Maßnahmen auf. Ergänzend halten wir untergeordnete Ziele und Kennzahlen fest, die auf die Vision einzahlen.

Um transparent zu machen, wie weit wir auf dem Weg von der Vision zur Umsetzung sind, ordnen wir jeden Visionspunkt zusätzlich einer vierstufigen Ampel zu. Die Ampel zeigt, wie konkret die Vision bereits in Ziele, Maßnahmen und Steuerung in der Organisation übersetzt ist.



Stand der Umsetzung

➤ Vision

Vision beschrieben – Ziele und Maßnahmen sind noch nicht systematisch abgeleitet.

➤ Ansätze

Erste Ansätze vorhanden – einzelne Maßnahmen laufen, aber Ziele, Verantwortlichkeiten oder ein Plan sind noch nicht durchgängig festgelegt.

➤ Umsetzung

Umsetzung gestartet – Ziele und Maßnahmen sind definiert, Verantwortlichkeiten sind geklärt, der Fortschritt wird regelmäßig betrachtet.

➤ Verankerung

Umsetzung verankert – wir steuern mit Kennzahlen und entwickeln Maßnahmen kontinuierlich weiter.





Wir sind die Kompetenzträgerin für vernetzte und kombinierte Mobilität im Umweltverbund der Region Hannover

Unsere Vision

Mobilität wird immer facettenreicher. Neben dem motorisierten Individualverkehr entstehen immer mehr Alternativen – zum Beispiel Fahrrad, Lastenfahrrad, Stadtbahn, Stadtbus, sprinti, Carsharing und E-Scooter. In diesem Markt wollen wir uns stärker positionieren und Marktanteile gewinnen. Dafür erweitern wir unser Angebot über unsere bisherigen Dienstleistungen hinaus.

Die Rufbusse sprinti stellen eine erste Diversifizierung unseres Angebots dar. Das Bedienen der „letzten Meile“ wird eine wichtige Zukunftsaufgabe sein. Ziel ist zudem, Kompetenz für die Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen aufzubauen, zum Beispiel über eine Plattform mit dazugehöriger App.



Das haben wir erreicht

- › Wir bauen das **Rufbus-Angebot sprinti** in den Umlandkommunen der Region Hannover aus.
- › **Jede 4. sprinti-Fahrt ersetzen eine Autofahrt.** Umweltschutz ist der häufigste genannte Grund für die Nutzung des sprinti.
- › Bei 50% der Fahrgäste sinkt die Pkw-Nutzung im Haushalt insgesamt seit der Nutzung des sprinti.
- › Wir kooperieren mit Donkey Republic für unser **Leihfahrradangebot sprintRad**. Für ÜSTRA Abonnent*innen (inklusive Deutschlandticket, Jobticket und Semesterticket) sind pro Fahrt 30 Minuten kostenfrei.

749.633 Fahrten in 2025
CO₂ Ersparnis: 22,57 Gramm CO₂ pro geradem Kilometer



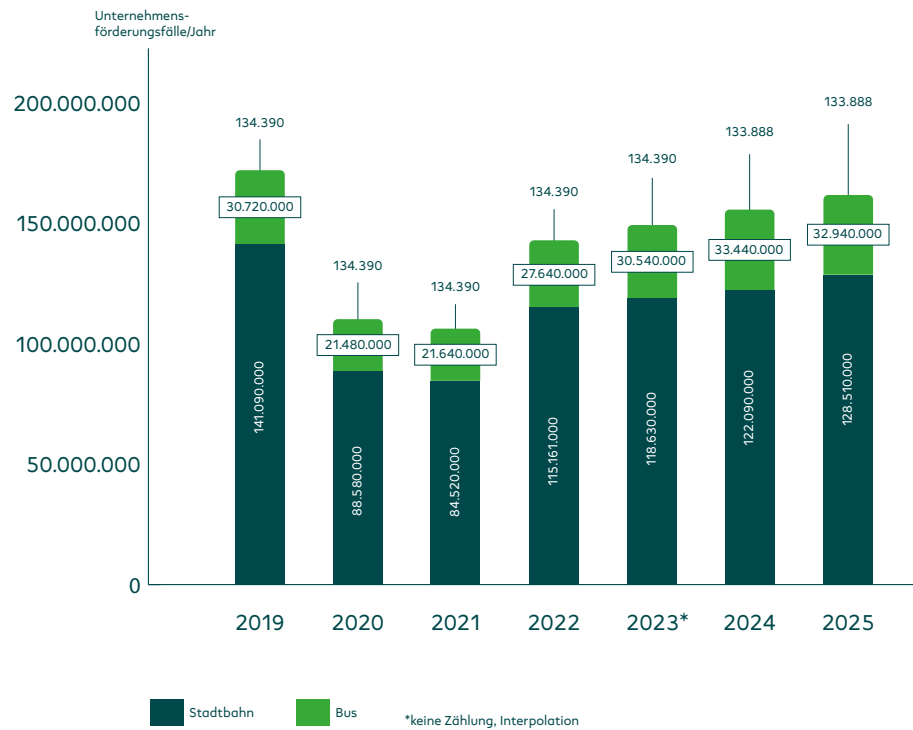
- › Wir testen im Projekt **albus** den ersten selbstfahrenden Linienbus in Burgdorf. Mit dem Pilotprojekt prüfen wir, welchen Beitrag autonome Verkehre zu einem flächendeckenden ÖPNV-Angebot und somit zur Mobilitätswende leisten können.

Über 1.340 Fahrgäste
haben sich für den Testbetrieb angemeldet
(Stand 31.12.2025).

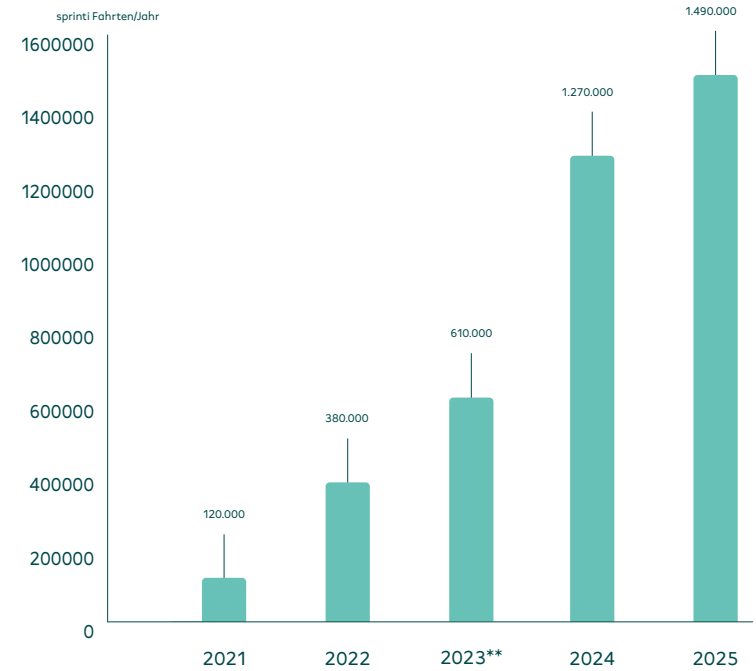


- › Wir kooperieren mit dem **Carsharing**-Anbieter Stadtmobil. Das Angebot umfasst über 700 Fahrzeuge im Raum Hannover/Hildesheim.

Stadtbahn und Bus: Fahrgastnachfrage pro Jahr 2019 – 2025
 (Datenbasis: Technische Fahrgastzählungen)



sprinti: Fahrgastnachfrage pro Jahr 2019 – 2025
 (Datenbasis: Via Leitstellensystem)





So geht es weiter

Wir begleiten die Region Hannover bei der Konzepterstellung für **Mobilpunkte an ÖPNV-Knotenpunkten**. Dabei bringen wir den Sachverstand der Verkehrsunternehmen (ÜSTRA und regiobus) sowie die Interessen der Fahrgäste ein. Mobilpunkte bündeln intermodale Mobilitätsangebote und sind vollständig barrierefrei. Für den ersten Mobilpunkt in Großburgwedel stehen nur noch wenige Restarbeiten aus.



Wir betreiben alle Stadtbus- und Stadtbahnlagen CO₂-frei

Unsere Vision

Der Betrieb unserer Stadtbahnen und Stadtbusse verursacht Emissionen. Direkt entsteht CO₂, wenn Diesel in Motoren verbrannt wird. Indirekt entstehen Emissionen durch Strom, der aus fossilen Energieträgern wie Kohle stammt. Unser Ziel ist es deshalb, Strom oder andere Energiequellen wie Wasserstoff aus CO₂-freier Erzeugung zu beziehen. Dafür sind vor allem Windkraft, Wasserkraft und Solarenergie relevant. Damit nachvollziehbar ist, dass der Strom tatsächlich erneuerbar erzeugt wurde und nicht doppelt vermarktet wird, erwerben wir entsprechende Zertifikate.

Welche Energiequellen wir künftig bei der ÜSTRA nutzen, diskutieren wir ergebnisoffen. Derzeit zeichnet sich die Nutzung batteriebetriebener Straßenfahrzeuge ab. Trotz aller Maßnahmen auf dem Weg zu einem CO₂-freien Betrieb kann es vorkommen, dass Fahrzeuge im Bestand verbleiben, die nicht ausschließlich mit CO₂-freien Energiequellen betrieben werden. In diesen Fällen erbringen wir Kompensationsleistungen.



Das haben wir erreicht

- › Wir nutzen seit 2015 ausschließlich **CO₂-freien und atomkraftfreien Strom** zum Betrieb der Stadtbahnen und Elektrobusse.

Stromrückspeisung
44.200.000 kWh

Stadtbahnfahrzeuge erzeugen beim Bremsen generatorisch Strom. Dieser Strom wird in das Fahrleitungsnetz zurückgespeist.

Energieverbrauch Dieselbus und Elektrobus



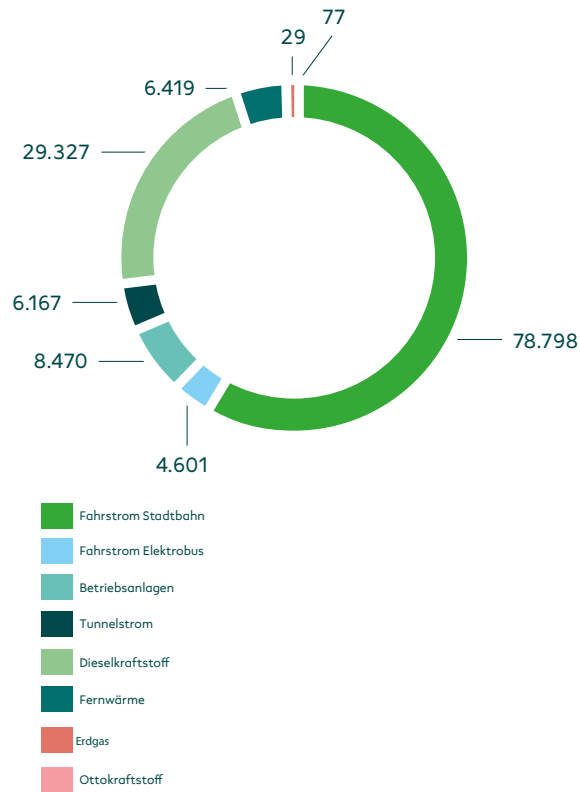
10,06 kWh pro Liter Diesel
= 3,62 kWh pro Kilometer



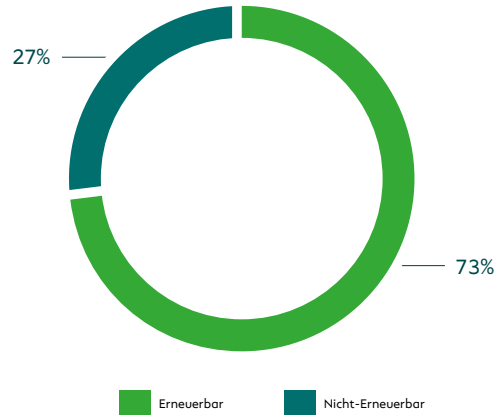
Strom kWh
= 1,7 kWh pro Kilometer

Unsere Elektrobusse verbrauchen über 50 % weniger Energie pro Kilometer als ein Dieselbusse.

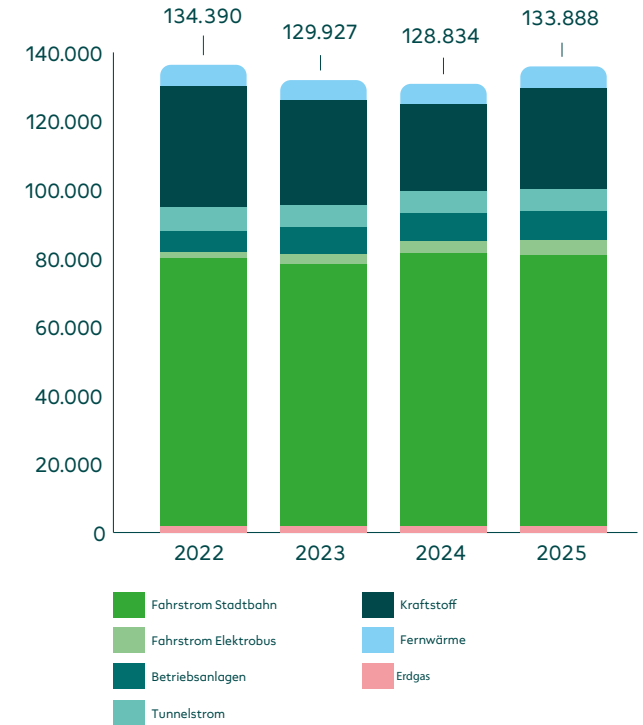
Energieverbrauch nach Energieträgern 2025 (in MWh)



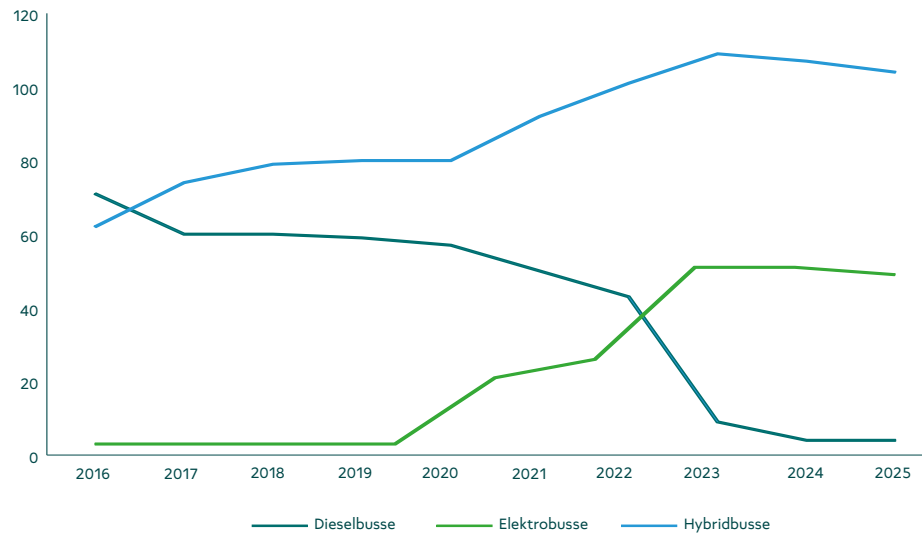
Gesamtenergieverbrauch 2025: 133.888 MWh



Entwicklung des Energieverbrauchs 2022 bis 2025 (in MWh)

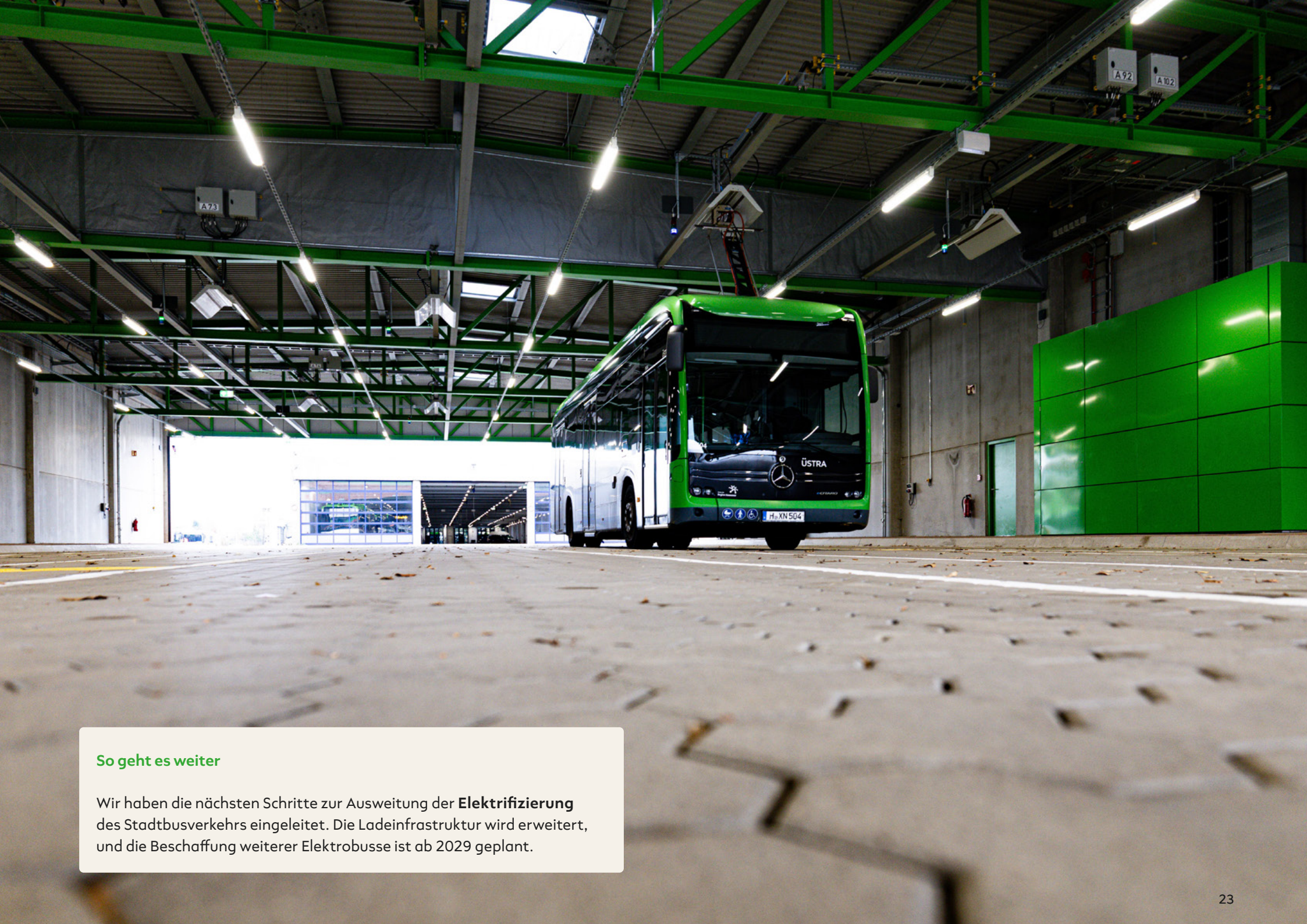


Die Entwicklung der Busflotte



Entwicklung CO₂-Emissionen Bus (in t CO₂)





So geht es weiter

Wir haben die nächsten Schritte zur Ausweitung der **Elektrifizierung** des Stadtbusverkehrs eingeleitet. Die Ladeinfrastruktur wird erweitert, und die Beschaffung weiterer Elektrobusse ist ab 2029 geplant.



Wir sind ein CO₂-freies Unternehmen, einschließlich Anlagen, Gebäuden und Infrastruktur

Unsere Vision

Der Betrieb unserer Anlagen, Gebäude und Infrastruktur benötigt Energie – Strom, Fern- und Nahwärme sowie Gas. Dabei entstehen Emissionen indirekt durch Strom und Wärme aus fossilen Energieträgern und direkt durch die Verbrennung von Gas. Unser Ziel ist der vollständige Umstieg auf erneuerbare Energien. Dazu wollen wir auch die eigene Erzeugung von „grünem“ Strom ausbauen, zum Beispiel mit Solar- und Windenergie sowie Geothermie.

Auch bei Instandsetzung und Neubau reduzieren wir den CO₂-Fußabdruck so weit wie möglich. Dafür setzen wir auf Recyclingmaterialien, regionale Produkte und Materialien, die sich in Kreisläufe zurückführen lassen. Zudem achten wir auf CO₂-arme Baumaterialien sowie Maschinen, Technik und Ausstattung. Mit Hilfe von CO₂-Bilanzen kann ermittelt werden, an welcher Stelle Kompensationen erforderlich werden.



Das haben wir erreicht

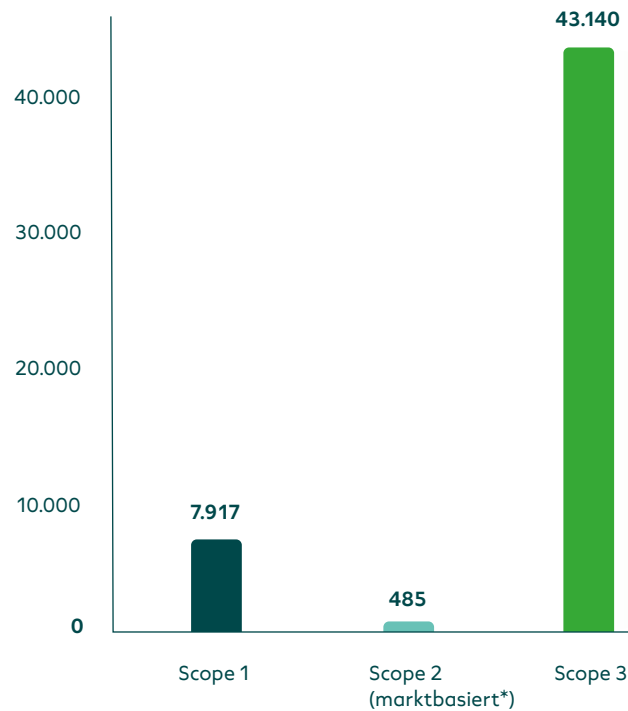
- › Wir nutzen seit 2015 ausschließlich CO₂-freien und atomkraftfreien Strom.
- › Wir betreiben vier **Photovoltaikanlagen** auf drei Betriebshöfen und einem Hochbahnsteig. Insgesamt verfügen die Anlagen über eine installierte Leistung von 404.428 kW Peak.
- › Wir haben für 2025 erstmals eine **Treibhausgasbilanz** nach dem Greenhouse Gas Protocol erstellt. Neben den direkten Emissionen (Scope 1) und den indirekten Emissionen aus eingekaufter Energie (Scope 2), haben wir erstmalig auch vorgelagerte Emissionen der Wertschöpfungskette (Scope 3) ausgabenbasiert bilanziert.

So geht es weiter

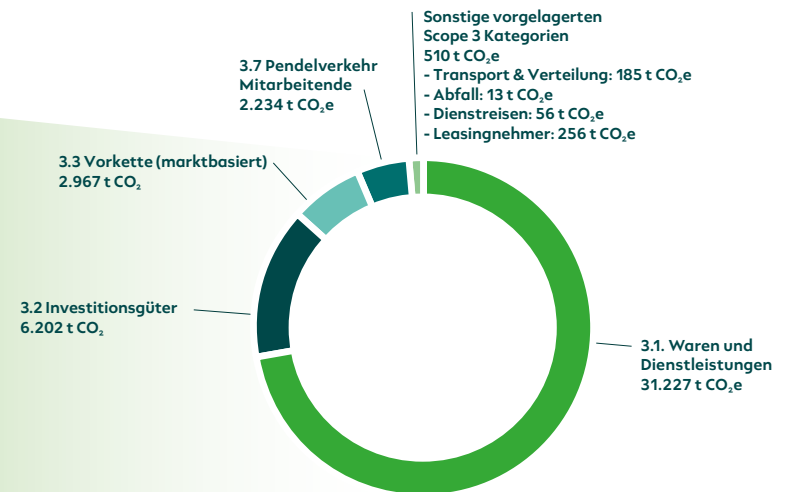
- › Wir planen durch eine Reihe von Maßnahmen im Rahmen der **Sanierung des Stadtbahnbetriebshofes Glocksee**, um die Energieeffizienz des Gebäudes deutlich zu optimieren. Die Gebäudehülle wird neu errichtet und die Energiegewinnung wird auf regenerativen Energien ausgeweitet.
- › Wir wollen die Datengrundlage der Treibhausgasbilanz für Scope 3 gezielt verbessern. Dafür soll die bisher ausgabenbasierte Bilanzierung in den wesentlichen Kategorien schrittweise durch belastbare mengenbasierte Daten ergänzt werden, um relevante **Reduktionshebel** zu identifizieren.

Übersicht der Unternehmensemissionen der ÜSTRA 2025 nach Scope 1, 2 und 3 gemäß GHG Protocol

Treibhausgasemissionen 2025 (t CO₂e)



Scope 3 Emissionen 2025



*Die standortbasierten Scope-2-Emissionen liegen bei 36.913 t CO₂e.

Wichtigste Erkenntnisse

- Scope 1** Direkte Emissionen werden maßgeblich durch den Betrieb der Busflotte verursacht. Rund 90% entfallen auf die Verbrennung von Diesel im Busbetrieb.
- Scope 2** Scope-2-Emissionen entstehen ausschließlich durch den Bezug von Fernwärme, da für den Strombezug CO₂-freier Strom genutzt wird.
- Scope 3** Wesentliche Emissionstreiber in der Kategorie „Waren und Dienstleistungen“ sind Subunternehmerleistungen im Stadtbusbereich, Sicherheits- und Reinigungsdienstleistungen sowie Fahrzeug- und Baumaterialien.

Methodik

Die Treibhausgasbilanzierung (THG-Bilanz) erfolgt nach den Grundsätzen des Greenhouse Gas Protocol. 2025 stellt das Basisjahr der THG-Bilanz dar. Die Emissionen werden in Tonnen CO₂-Äquivalenten (t CO₂e) ausgewiesen.

Die Scope-2-Emissionen werden markt- und standortbasiert bilanziert; für die Gesamtdarstellung wird der marktbasierende Wert verwendet.

Die vorgelagerten Scope-3-Emissionen basieren überwiegend auf einem ausgabenbasierten Ansatz. Ausnahmen bilden die Kategorien Abfälle und Pendelverkehr der Mitarbeitenden.

Die nachgelagerten Scope-3-Emissionen wurden bisher nicht bilanziert. Dies betrifft potenziell den nachgelagerten Transport und die Verteilung, Leasing, Franchises sowie die Verarbeitung, Nutzung und Entsorgung verkaufter Produkte.



Wir gehen schonend mit allen Ressourcen um und verbessern kontinuierlich unsere Energieeffizienz

Unsere Vision

Natürliche Ressourcen sind die Grundlage unseres Lebens – etwa sauberes Wasser, nutzbare Flächen und saubere Luft. Gleichzeitig sind sie nur begrenzt verfügbar. Deshalb gilt für uns: Ressourcen sparsam verwenden oder den Verbrauch so gut es geht vermeiden. Wo Vermeidung nicht gelingt, setzen wir auf Langlebigkeit, Reparierbarkeit und Kreislaufwirtschaft. Eine wirksame Kreislaufwirtschaft ist derzeit vor allem bei Metallen, PET und Bioabfällen in relevantem Umfang möglich.

Auch erneuerbar erzeugte Energie ist ein knappes Gut. Als einer der größten Energieverbraucher in Hannover nutzen wir Energie so effizient wie möglich – durch individuelles Verhalten, intelligente Steuerung, effizientere Technik und bauliche Maßnahmen.

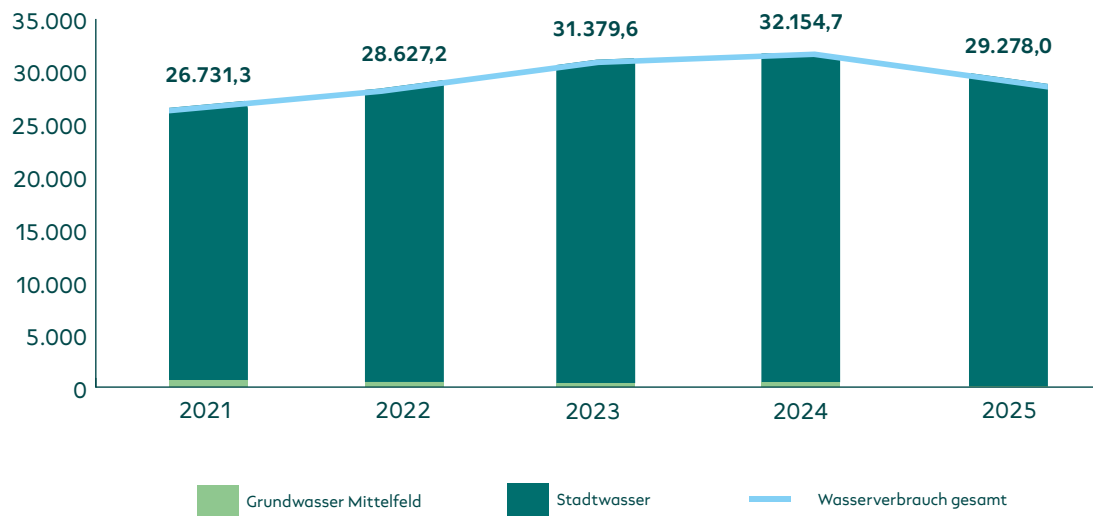


Das haben wir erreicht

- › Wir verbessern unsere **innerbetriebliche Mobilität** durch die weitere Elektrifizierung der Dienstfahrzeugflotte sowie den Einsatz von E-Bikes und Lastenfahrrädern. Dafür haben wir neue Fahrradabstellanlagen mit PV-gestützten Lademöglichkeiten errichtet, neun Elektro-Fahrzeuge als Ersatz für diesel- oder benzinbetriebene Fahrzeuge ausgeschrieben und geleast sowie die Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof Glocksee ausgebaut.
- › Wir haben an neun oberirdischen Haltestellen und in drei Stationen 1039 konventionelle Leuchten durch LED-Leuchten ersetzt. Dadurch sparen wir rund 77.463 kWh Strom pro Jahr ein.
Insgesamt entspricht das in etwa dem Jahresstromverbrauch von rund 22 Drei-Personen-Haushalten in Deutschland.
- › Wir **reinigen Fahrzeuge bedarfsgerecht** statt nach festen Intervallen, um Wasser- und Reinigungsmittelverbrauch so gering wie möglich zu halten.
- › Wir speichern am Standort Leinhausen **Regenwasser** in einer Zisterne (30 m³) und nutzen es für Sanitäranlagen sowie die Fahrzeugreinigung. Damit reduzieren wir den Frischwasserverbrauch.

Wir sind nach ISO 14001 zertifiziert und entwickeln unser Umweltmanagement mit klaren Zuständigkeiten und regelmäßigen Audits systematisch weiter.

Entwicklung des Gesamtwasserverbrauchs 2021 bis 2025 (in m³)



So geht es weiter

- › Wir erweitern unseren Stadtbahnfuhrpark ab Ende 2026 um den **neuen Fahrzeugtyp TW 4000**. Dabei setzen wir auf Energieeffizienz: Beim Bremsen kann über 50% der Antriebsenergie in das Fahrleitungsnetz zurückgespeist werden. Zudem ist der TW 4000 auf ein geringeres Gewicht als vorherige Stadtbahntypen ausgelegt. Das senkt den Energieverbrauch weiter. Zusätzlich setzen wir auf ein Heizsystem auf Basis einer Wärmepumpe, das die vorhandene Klimaanlage „umkehrt“ und so den Fahrgastraum beheizt. Damit erwarten wir eine deutliche Reduktion des Energiebedarfs der Nebenverbraucher, insbesondere in den kälteren Jahreszeiten.



Der TW 4000 ergänzt ab Ende 2026 unsere Stadtbahnflotte.



Wir vermeiden Abfälle

Unsere Vision

Abfälle sind Produkte, die wir entsorgen – vom Kugelschreiber über Holzverschnitt bis zu Altöl oder Metallspänen. Ihre Weiterbehandlung verbraucht meist zusätzliche Ressourcen und führt nur selten zurück in eine Kreislaufwirtschaft. Das kostet Rohstoffe und verursacht Emissionen. Deshalb hat Abfallvermeidung für uns Priorität: Wir optimieren Prozesse so, dass idealerweise gar kein Abfall entsteht – von der langfristigen Bedarfsplanung bis zur Lebenszyklusbetrachtung. Ziel ist, Produkte möglichst lange zu nutzen, zu reparieren oder weiterzugeben bzw. weiterzuverkaufen.

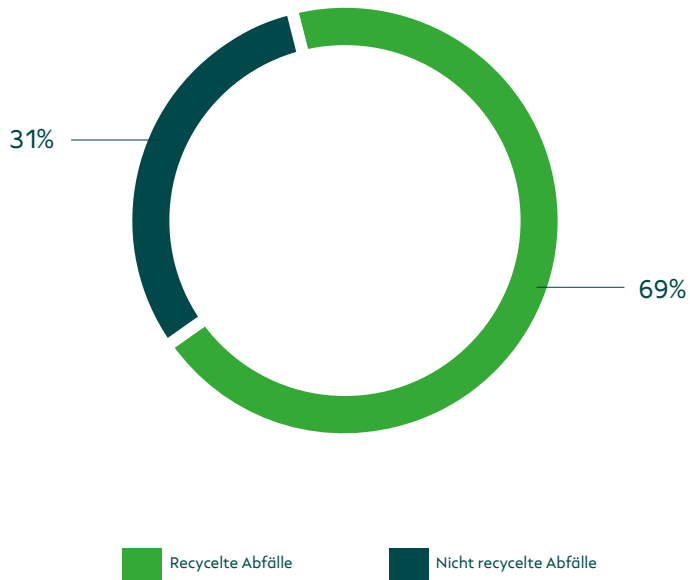


Das haben wir erreicht

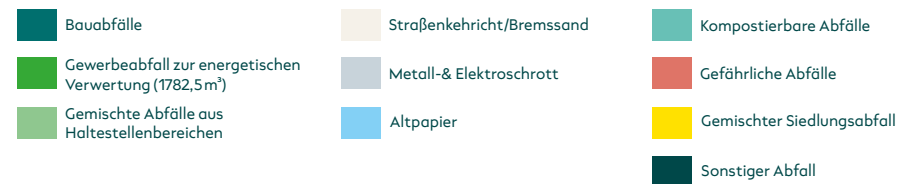
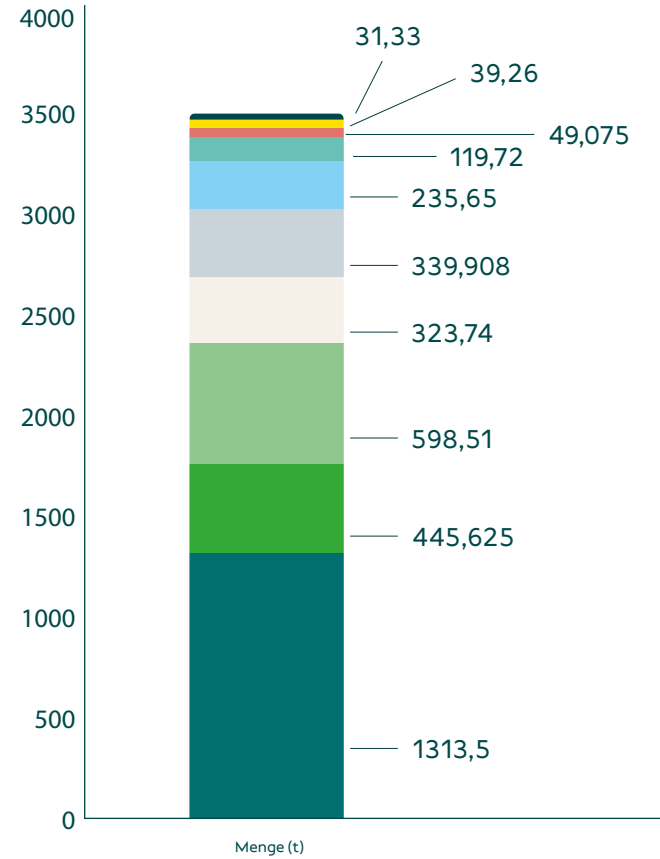
- › Wir betreiben ein umfassendes **Abfallmanagement** und trennen das Abfallaufkommen differenziert nach den jeweiligen Abfallarten. Unsere Abfälle werden ausschließlich von lizenzierten Entsorgungsfachbetrieben entsorgt.
- › Wir betreiben auf den Betriebshof Glocksee einen zentralen **Recyclinghof**. Auf unseren anderen Betriebshöfen gibt es darüber hinaus dezentrale dezidierte Recyclingbereiche.



Recyclingfähige Abfälle 2025



Abfallmenge 2025 (in t)





Unsere Liegenschaften, Gebäude und Infrastrukturanlagen sind naturnah gestaltet

Unsere Vision

Die Artenvielfalt in Deutschland ist in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen. Ursachen sind die Zerstörung natürlicher Ökosysteme durch Landnutzungsänderungen, Umweltverschmutzung und den Klimawandel. In Städten verstärken vor allem versiegelte Flächen und der Rückgang heimischer Pflanzenarten den Verlust an Fauna.

Dem wirken wir mit Entsiegelung und gezielter Begrünung entgegen – etwa durch Grünflächen sowie Dach- und Fassadenbegrünungen und eine naturnahe Bepflanzung von Gleisbereichen, Haltestellen und Endpunkten. Unser Ziel ist eine möglichst großflächige Begrünung mit heimischen Pflanzen. Das fördert die Artenvielfalt, verbessert das Mikroklima und erhöht die Aufenthaltsqualität.



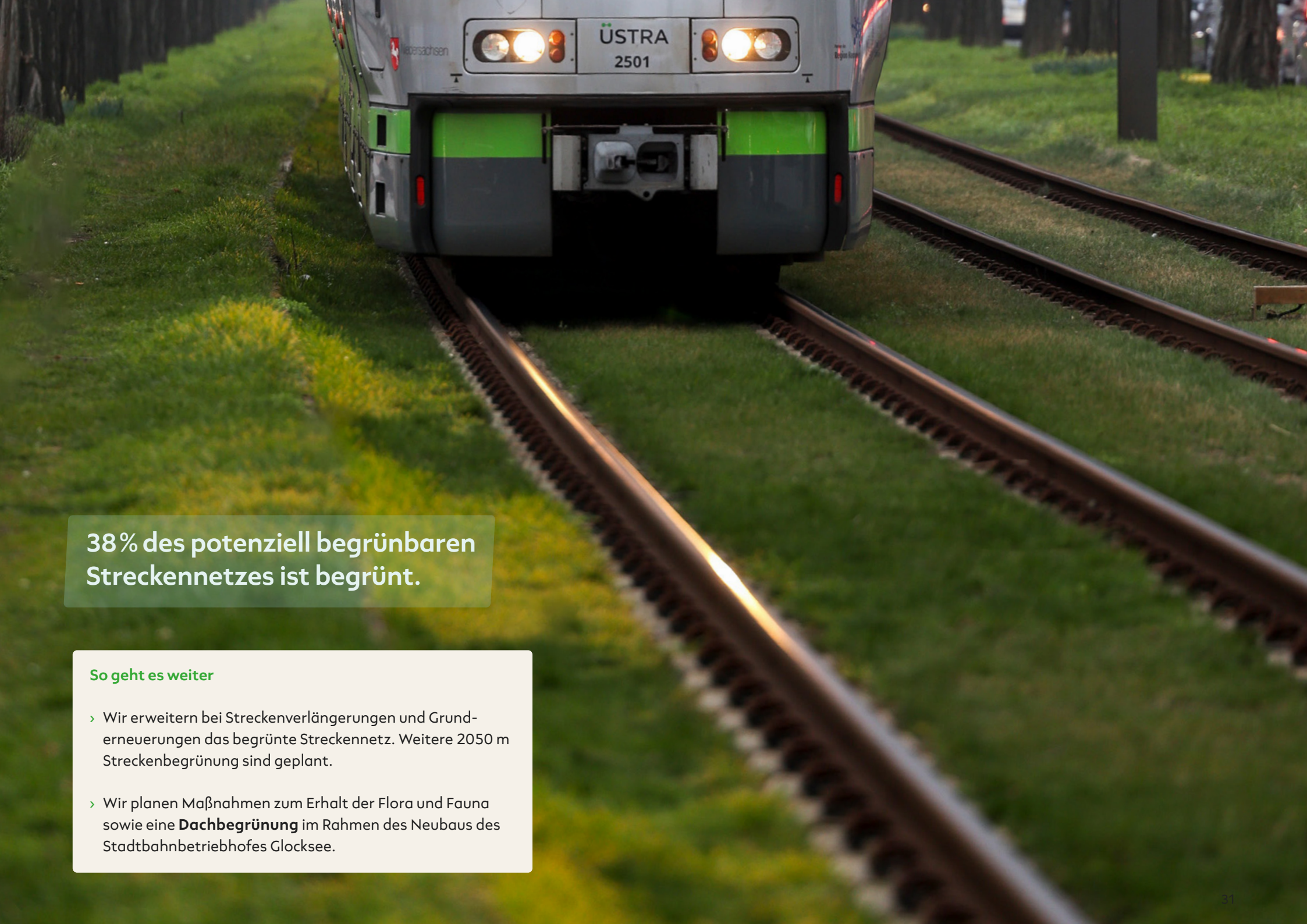
Das haben wir erreicht

- › Wir begrünen Gleisbereiche, Witterungsschutzdächer an Haltestellen und weitere Flächen artenreich. Für die Gleisbegrünung hat das Insektenbündnis zwei Saatgutmischungen entwickelt, die auf die Bedingungen im Gleisbereich abgestimmt sind und die **Biodiversität fördern**.



Wir haben die heimische Saatgutmischung „Blühende Garten“ unseren Mitarbeitenden kostenfrei zur Verfügung gestellt und somit bis zu **2750 m³ Fläche artenreich gestaltet**. Die Saatguttüten waren auch für Kund*innen im ÜSTRA Servicecenter erhältlich.

- › Wir haben Fahrradabstellanlagen mit begrünten Dächern auf drei Betriebshöfe errichtet.



38% des potenziell begrünbaren Streckennetzes ist begrünt.

So geht es weiter

- › Wir erweitern bei Streckenverlängerungen und Grunderneuerungen das begrünte Streckennetz. Weitere 2050 m Streckenbegrünung sind geplant.
- › Wir planen Maßnahmen zum Erhalt der Flora und Fauna sowie eine **Dachbegrünung** im Rahmen des Neubaus des Stadtbahnbetriebshofes Glocksee.



Wir haben gemeinsam mit unserem Aufgabenträger die dauerhafte Finanzierung des ÖPNVs sichergestellt

Unsere Vision

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) sichert die Finanzierung der ÜSTRA durch die Region Hannover. Voraussetzung ist, dass wir unsere Verkehrsleistung erbringen und zugleich die vertraglich vereinbarten Qualitätsstandards sowie Kostenpläne einhalten. Deshalb verbessern wir Qualität kontinuierlich, optimieren Prozesse, heben Einsparpotenziale und nutzen Fördermittel. Dies steht nicht im Widerspruch zu notwendigen Investitionen in ein zukunftsfähiges Unternehmen.

Verbesserungen treiben wir auch durch die dauerhafte Beteiligung unserer Mitarbeitenden voran. So sichern wir die Wirtschaftlichkeit langfristig, erfüllen die Anforderungen des ÖDA bis zu seinem Auslaufen 2037 und bleiben für künftige Ausschreibungen wettbewerbsfähig. Dafür arbeiten wir eng und abgestimmt mit unserem Aufgabenträger, der Region Hannover, zusammen.



Das haben wir erreicht

- › Wir haben ein **Fördermittelmanagement** etabliert, um Fördermöglichkeiten von Land und Bund systematisch zu identifizieren, zu nutzen und in Investitionen und Projekte zu überführen.

**2025 – 14 bewilligte Förderprojekte
2.121.096 Euro an Fördermitteln
wurden vereinnahmt**

- › Wir treiben das Thema **nachhaltige Beschaffung** voran. Im Jahr 2025 wurde ein Beratungsauftrag vergeben, in dem der Lieferantenstamm der ÜSTRA im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsrichtlinien LkSG, CSRD und EU-Taxonomie näher beleuchtet wird mit dem Ziel, Nachhaltigkeitsstrategien für den Einkauf in Zukunft abzuleiten.
- › Wir betreiben ein **Ideenmanagement** mit dem Ziel, die Mitarbeitenden zu motivieren, sich mit eigenen Vorschlägen aktiv am kontinuierlichen Verbesserungsprozess des Unternehmens zu beteiligen. Das Ideenmanagement stärkt die Wettbewerbsfähigkeit, die Kund*innenorientierung sowie eine mitarbeitenden- und beteiligungsorientierte Unternehmenskultur.
- › Wir stellen einen **kontinuierlichen Verbesserungsprozess** durch regelmäßige Audits und die Umsetzung von identifizierten Verbesserungspotenzialen sicher. Zur Überprüfung der Wirksamkeit des Managementsystems wurden, neben dem jährlichen Überwachungsaudit der Zertifizierungsgesellschaft, 42 interne Audits durchgeführt.

Qualitätskennzahlen gem. ÖDA 2025

Qualitätsmerkmal	Sollwert ÖDA	Istwert Stadtbus	Istwert Stadtbahn	Gewichteter Istwert
Pünktlichkeit (-1 bis 5 min)	92%	92,40%	91,60%	92,10%
Fahrgastinformation im/am Fahrzeug	98%	98,80%	99,40%	99,20%
Sauberkeit der Fahrzeuge	93%	94,60%	94,30%	94,40%
Kompetenz der Fahr- und Servicepersonal	92%	96,80%	98,80%	98,20%
Kund*innenfreundlichkeit der Fahr- und Servicepersonal	95%	97,90%	99,00%	98,40%
Ausstattung der Haltestellen und Stationen	98%	95,70%	98,10%	96,30%
				Istwert
Gesamtzufriedenheit	2,77			2,26

- › Wir erheben kontinuierlich **Qualitätsdaten**, um Qualitätsverbesserungen für unsere Kund*innen zu erzielen und die Finanzierung im Rahmen des ÖDAs sicherzustellen.

So geht es weiter

- › Wir haben 2023 einen Rahmenkredit aufgenommen, um die Erneuerung der Stadtbahnflotte (TW 4000) sowie die Umstellung auf regenerative Antriebsformen im Busbereich zu finanzieren. Der Rahmenkredit ist die erste **„grüne Finanzierung“** in der Geschichte der ÜSTRA; erste Mittelabrufe sind in den kommenden Jahren geplant.
- › Wir planen für anstehenden Investitionen, unter anderem die Projekte Neubau Glocksee und den Stadtbahnbetriebshof Lahe, Fremdkapital für die Finanzierung aufzunehmen.



Durch unser Angebot haben wir den Anteil des Umweltverbunds am gesamten Verkehrsaufkommen in der Region von heute 55% auf 77% und den Anteil des ÖPNVs von derzeit 14% auf 22% gesteigert*



Unsere Vision

Durch unser diverses Angebot haben wir den Anteil des Umweltverbunds am gesamten Verkehrsaufkommen in der Region von heute 55% auf 77% und den Anteil des ÖPNV von derzeit 14% auf 22% gesteigert.

Die ÜSTRA entwickelt ihre Geschäftsfelder kontinuierlich weiter – geprägt durch gesellschaftliche und technologische Veränderungen. Vor dem Hintergrund von Klimakrise sowie Energie- und Mobilitätswende diversifizieren wir unser Angebot und stärken den Umweltverbund

Die Stärkung des Umweltverbunds bedeutet neben einem höheren ÖPNV-Anteil auch zusätzliche Angebote und neue Geschäftsfelder. Unser Ziel ist, Menschen in Stadt und Region Hannover den Umstieg vom Auto auf alternative Mobilitätsformen zu erleichtern und attraktive Anreize zu schaffen – ergänzt um die dafür notwendige Infrastruktur.



Das haben wir erreicht

- › Wir verzahnen weiter Stadtbus und Stadtbahn als abgestimmtes Gesamtangebot. Dazu haben wir das Busnetz stärker auf die Stadtbahn ausgerichtet, die Abstimmung mit der Radverkehrsplanung verbessert und das Liniennetz verständlicher gestaltet.
- › Wir bauen das **Rufbus-Angebot sprinti** in den Umlandkommunen der Region Hannover weiter aus. Es ergänzt den Linienverkehr im Außenring (Tarifzone C).

39% der sprinti Fahrgäste nutzen seit sprinti auch häufiger andere öffentliche Verkehrsmittel

So geht es weiter

- › Wir entwickeln das Stadtbahnnetz gemeinsam mit der Region Hannover weiter. Der **Masterplan Stadtbahn** sieht ab 2027 zusätzliche Kapazitäten im bestehenden Netz, mittelfristig Drei-Wagen-Züge auf weiteren Linien und langfristig neue Strecken und Verbindungen vor.
- › Wir bieten ab 2026 mit **ÜSTRA easy** eine App an, die Gelegenheitsfahrern die Nutzung von Bussen und Bahnen einfacher und attraktiver macht. Fahrgäste können per Smartphone einchecken und direkt losfahren, ohne vorher eine Fahrkarte kaufen zu müssen.

* Ausgangsjahr 2020, VEP 2035+ der Region Hannover

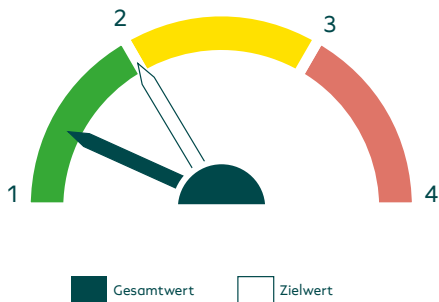


Durch einen kontinuierlichen Abgleich haben wir die Bedürfnisse unserer Mitarbeitenden mit den Unternehmenszielen in Einklang gebracht

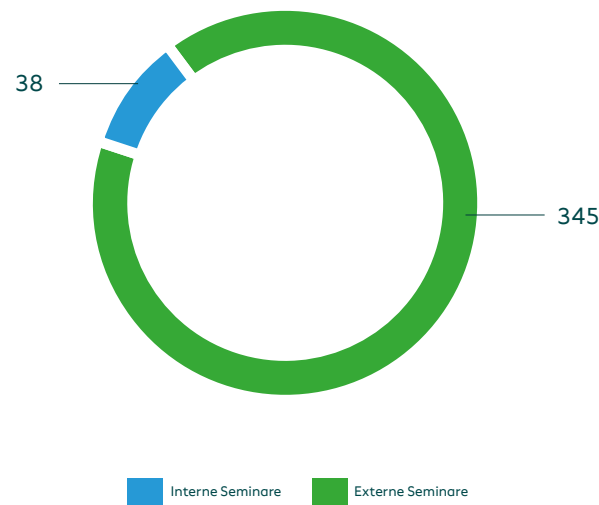
Unsere Vision

Alle Mitarbeitenden bringen eigene Bedürfnisse mit. Für uns als ÜSTRA ist es entscheidend, diese ernst zu nehmen und zu berücksichtigen – denn zufriedene Mitarbeitende sind eine Grundlage für unseren Erfolg. Gleichzeitig handeln wir innerhalb interner und externer Vorgaben, die Struktur und Zusammenhalt sichern. Deshalb schaffen wir klare Strukturen, die individuelle Leistungen zu einer gemeinsamen Gesamtleistung bündeln. Kontinuierlicher Austausch und gemeinsame Ziele stärken dabei sowohl den individuellen als auch den unternehmerischen Erfolg.

Kulturbarometer 2025 Mittelwert über alle Kulturwerte



Personalentwicklung 2025 Anzahl besuchte Seminare



Das haben wir erreicht

- › Wir führen alle zwei Jahre eine **qualitative Mitarbeitendenbefragung** durch und messen mit dem jährlichen Kulturbarometer kontinuierlich die Stimmung in der Belegschaft und die Entwicklung unserer Unternehmenskultur.
- › Wir setzen auf **Co-Management**. Der Betriebsrat ist in nahezu alle Unternehmensprozesse eingebunden und vertritt die Interessen der Mitarbeitenden.

Personalentwicklungsseminare
Ausgaben 742.284€

Führungskräfteentwicklung
Ausgaben 94.100€



Wir zählen zu den besten Arbeitgeberinnen der Region Hannover

Unsere Vision

Der Fachkräftemangel verschärft den Wettbewerb um qualifiziertes Personal. Gleichzeitig steigt die Fluktuation: Mitarbeitende haben heute oft die Wahl zwischen mehreren Arbeitgebern. Bei der ÜSTRA kommt hinzu, dass der demografische Wandel besonders wirkt und in den nächsten Jahren viele Mitarbeitende altersbedingt ausscheiden.

Für uns heißt das: Wir schaffen ein Arbeitsumfeld, in dem sich Mitarbeitende langfristig wohlfühlen und bleiben – und stärken zugleich unsere Attraktivität für neue Beschäftigte. Dazu entwickeln wir flexible, kreative Lösungen und denken Diskriminierungsfreiheit sowie Barrierefreiheit konsequent mit.



Das haben wir erreicht

- › Wir sind von der Region Hannover als **fahrradfreundlichste Arbeitgeberin** in der Kategorie der großen Betriebe ausgezeichnet worden. Wir stärken damit unsere Attraktivität als Arbeitgeberin sowie die gesundheitsfördernde Mobilität unserer Mitarbeitenden.
- › Wir sind erneut mit dem **Qualitätssiegel „TOP Ausbildung“** der Industrie- und Handelskammer (IDK) Hannover ausgezeichnet worden. Wir wurden insbesondere für unseren kontinuierlichen Einsatz gelobt, die Nachwuchskräfte gezielt zu fördern und so bestmöglich auf ihre berufliche Zukunft vorzubereiten.





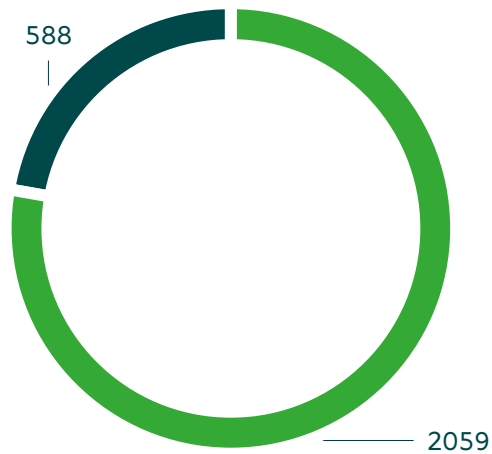
- › Wir unterstützen **flexible Arbeitsmodelle** und bieten dafür unterschiedliche Instrumente an, z. B. „Leichte Vollzeit“, flexible Arbeitszeitkonten, ein Wertkonto und den „Gleitenden Übergang in die Rente“.
- › Wir arbeiten seit 2006 mit dem **Audit berufundfamilie**, um eine bessere Balance von Familie und Arbeit zu erzielen. Wir wollen eine attraktive Arbeitgeberin „trotz Betriebs rund um die Uhr“ sein. Die letzte erfolgreiche Re-Auditierung wurde 2025 durchgeführt.
- › Wir sichern durch den **Tarifvertrag** faire und verlässliche Arbeitsbedingungen: 99,4% unserer Mitarbeitenden fallen unter den Tarifvertrag.



- › Wir sind nach **ISO 45001** zertifiziert und steuern Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz systematisch mit klaren Zuständigkeiten und regelmäßigen Audits.
- › Wir haben die **Charta der Vielfalt** unterzeichnet. Damit bekräftigen wir unser Engagement, ein wertschätzendes Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden zu schaffen – unabhängig von Alter, Migrationsgeschichte und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung sowie sozialer Herkunft. Das Steuerteam Charta der Vielfalt befasst sich mit der kontinuierlichen Verbesserung der Chancengerechtigkeit im Unternehmen.

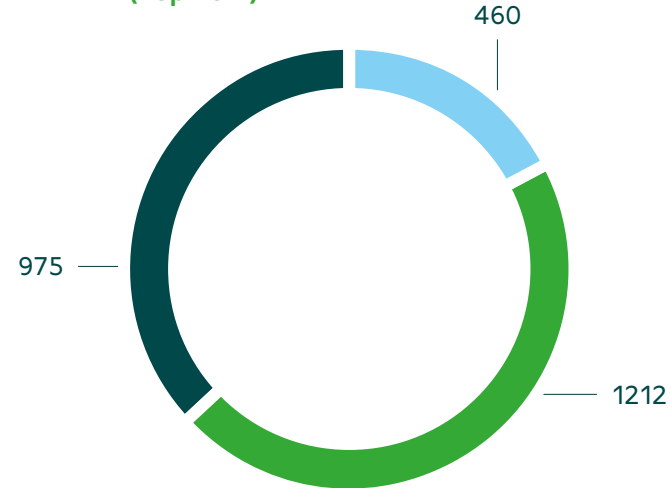


Zahl der Beschäftigten 2025
(Kopfzahl)



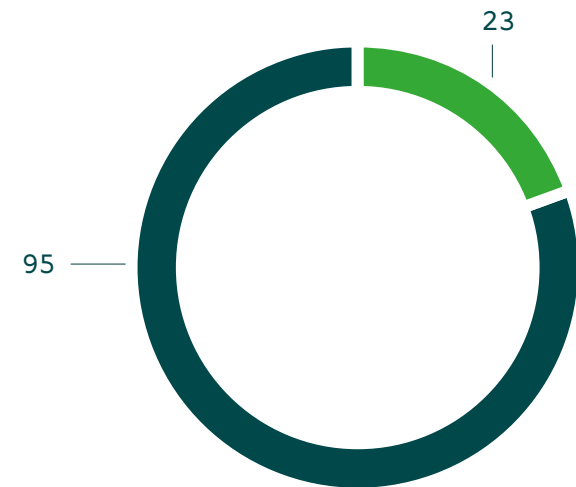
■ Weiblich ■ Männlich

Altersstruktur der Beschäftigten 2025
(Kopfzahl)



■ 30 bis 50 Jahre ■ Über 50 Jahre ■ Unter 30 Jahren

118 Auszubildende im Jahr 2025
(Kopfzahl)



■ Männlich ■ Weiblich

Fluktuationsquote 2025
4,5 %

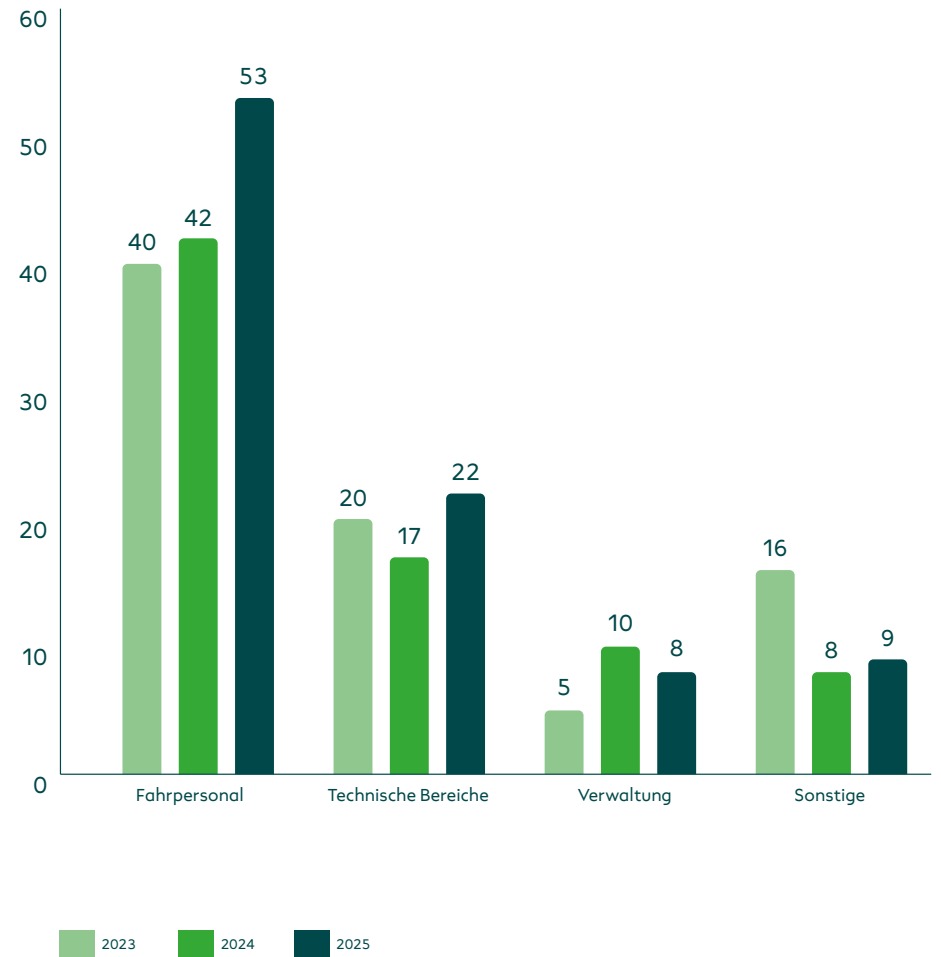
Personalstruktur 2025	Zahl der Beschäftigten (Kopfzahl)
Menschen mit Schwerbehinderung	203
Auszubildende	118
Teilzeitbeschäftigte (TZ)	322
TZ.-Beschäftigten in der "Leichten Vollzeit"	450
TZ.-Beschäftigte im "Gleitenden Übergang in die Rente"	68
TZ.-Beschäftigte im "Gleitenden Übergang in die Rente" und in der "Leichten Vollzeit"	34
Leiharbeitskräfte	6
Selbständige ohne Personal, die ausschließlich für das Unternehmen tätig sind	0

31 erfolgreiche Ausbildungsabschlüsse
7 davon als verkürzte Ausbildung
100 % Übernahmequote in 2025

Geschlechterverteilung Führungsebene 2025 (Kopfzahl)



Anzahl meldepflichtiger Arbeitsunfälle 2025 nach Arbeitsplatz





Wir bieten allen Menschen barrierefreie Mobilität und einfach nutzbaren ÖPNV.

Unsere Vision

Unsere Gesellschaft ist vielfältig – und damit auch die Erwartungen an die ÜSTRA. Als Dienstleisterin im öffentlichen Personennahverkehr gestalten wir Angebote so, dass sie möglichst ohne fremde Hilfe nutzbar sind. Unsere Fahrgäste haben unterschiedliche Voraussetzungen, zum Beispiel nutzen sie Rollstuhl oder Rollator, sind blind oder taub, sind mit Krücken unterwegs, haben kognitive Einschränkungen, sind nicht digital unterwegs oder fühlen sich in engen Räumen unwohl.

Barrieren entstehen dabei sowohl in der physischen als auch in der digitalen Welt. Deshalb denken wir Barrierefreiheit ganzheitlich: von Infrastruktur und Fahrzeugen (z.B. Hochbahnsteige, Mehrzweckabteile, Aufzüge, Servicecenter) bis zu digitalen Informationen. Die Anforderungen sind unterschiedlich – es bedarf beispielsweise Kontraste, einfache Sprache oder andere Zugangsformen. Entsprechend vielfältig sind auch die Lösungen, die wir im Alltag umsetzen.



Das haben wir erreicht

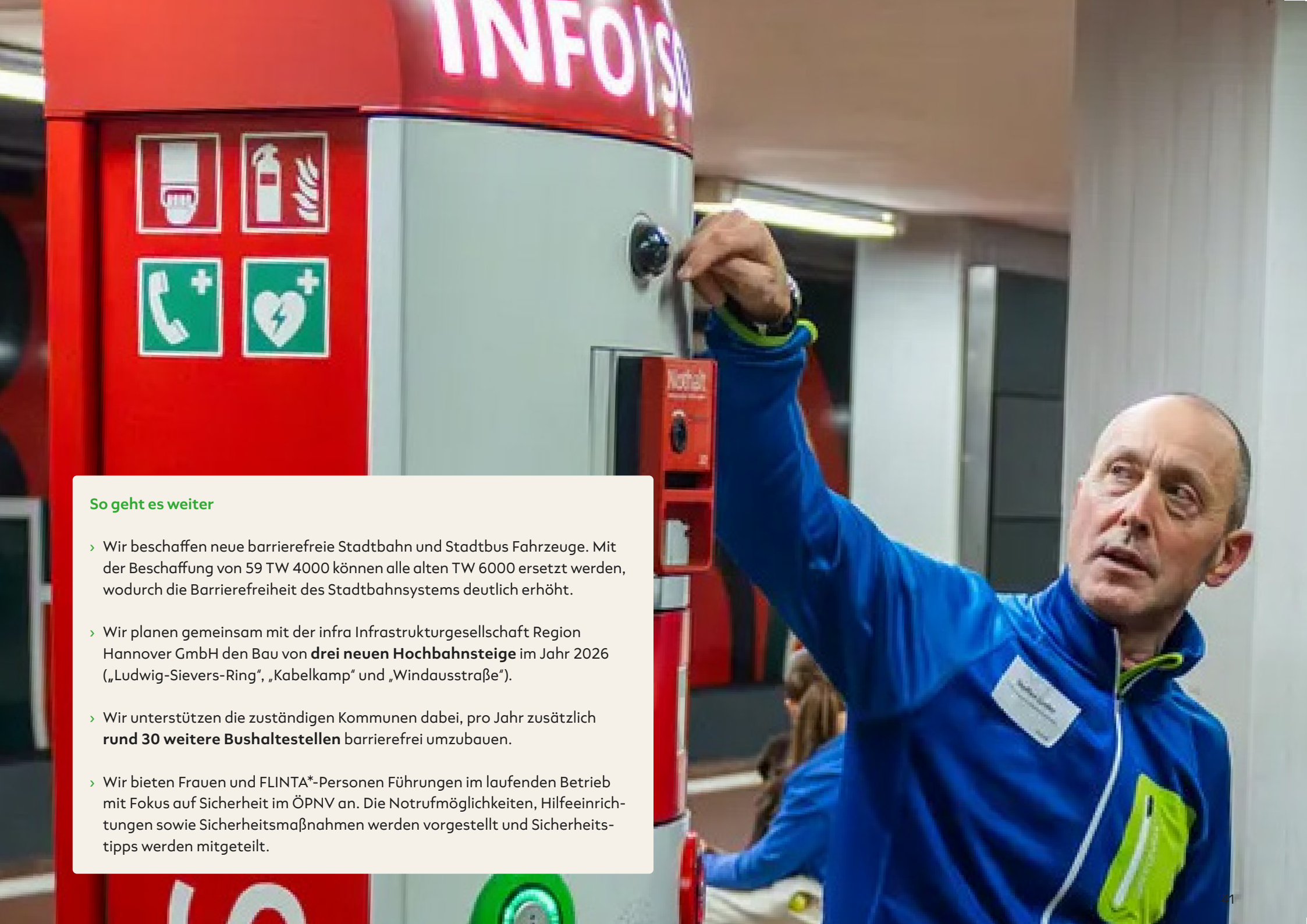
- › Wir haben die Hochbahnsteige „Stadtfriedhof Bothfeld“ und „Alter Flughafen“ für den Betrieb eröffnet. Hochbahnsteige ermöglichen einen **niveaugleichen Einstieg** zwischen Bahnsteig und Fahrzeug und sind zentraler Bestandteil der Barrierefreiheit im Stadtbahnbetrieb.

89 % aller Stadtbahnhaltestellen sind barrierefrei zugänglich.

- › Wir bieten **Mobilitätstrainings** an, damit Fahrgäste die Nutzung unserer Fahrzeuge in entspannter Atmosphäre üben können.

100 % der sprinti Fahrzeuge sind komplett barrierefrei

- › Wir haben die **digitale Barrierefreiheit** in Form unserer Website und App gezielt verbessert, um einen einfacheren und selbstbestimmten Zugang zu unseren Mobilitätsangeboten zu ermöglichen.
- › Wir koordinieren die Routinerunde Barrierefreiheit, einen regelmäßigen Informationsaustausch zwischen den Behindertenverbänden und den Beauftragten für Barrierefreiheit der ÜSTRA.



So geht es weiter

- › Wir beschaffen neue barrierefreie Stadtbahn und Stadtbus Fahrzeuge. Mit der Beschaffung von 59 TW 4000 können alle alten TW 6000 ersetzt werden, wodurch die Barrierefreiheit des Stadtbahnsystems deutlich erhöht.
- › Wir planen gemeinsam mit der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH den Bau von **drei neuen Hochbahnsteige** im Jahr 2026 („Ludwig-Sievers-Ring“, „Kabelkamp“ und „Windausstraße“).
- › Wir unterstützen die zuständigen Kommunen dabei, pro Jahr zusätzlich **rund 30 weitere Bushaltestellen** barrierefrei umzubauen.
- › Wir bieten Frauen und FLINTA*-Personen Führungen im laufenden Betrieb mit Fokus auf Sicherheit im ÖPNV an. Die Notrufmöglichkeiten, Hilfeinrichtungen sowie Sicherheitsmaßnahmen werden vorgestellt und Sicherheitstipps werden mitgeteilt.



Durch unser großes Engagement in der Gesellschaft sowie in der Verbands- und Netzwerkarbeit fördern wir eine nachhaltige Entwicklung über unsere Unternehmensgrenzen hinaus.



Unsere Vision

In einer komplexer werdenden Gesellschaft kann der Staat viele Aufgaben für ein gutes Miteinander nicht mehr allein bewältigen. Gleichzeitig profitieren wir als Unternehmen von einer gut funktionierenden Gesellschaft – etwa durch qualifizierte Arbeitskräfte, weniger Vandalismus, einen respektvollen Umgang, mehr Akzeptanz der Mobilitätswende und ein höheres Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum. Deshalb verstehen wir Zusammenhalt als gemeinsame Aufgabe von Staat, Zivilgesellschaft und Unternehmen und setzen den Schwerpunkt auf regionales Engagement mit klarem Bezug zu unserem Kerngeschäft.

Ergänzend bringen wir uns in Netzwerken und Verbänden ein, tauschen Wissen nach dem Prinzip „von und miteinander lernen“ aus und nutzen Kooperationen, um Synergien zu heben und kontinuierliche Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Das haben wir erreicht

- › Wir engagieren uns weiterhin stark in der **Verbandsarbeit**, insbesondere im VDV (Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen). Über den VDV sind Mitarbeitende sowie Führungskräfte in Verwaltungsräten und Gremien sowie den Arbeitsgruppen vertreten. Wir referieren zusätzlich beim VDV-Praxisseminar „Nachhaltigkeit im ÖPNV“.



- › Wir sind Mitglied im UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) und sind dort schwerpunktmäßig im Bereich On-Demand aktiv.



- › Wir **engagieren uns regional** unter anderem in der Klimaschutzagentur Region Hannover, dem Energieeffizienz-Netzwerk, dem Kuratorium Klimaschutz Region Hannover, Hannover ohne Plastik, und dem ÖKOPROFIT Klub.



Ausgezeichneter ÖKOPROFIT-Betrieb 2025
Für den Standort
„Am Hohen Ufer 6, 30159 Hannover“



- › Wir übernehmen Verantwortung für die Menschen in Stadt und Region und beteiligen uns an Veranstaltungen, die ein gesellschaftliches Zeichen für **Toleranz und Vielfalt** setzen. 2025 hat die ÜSTRA deshalb erstmals am CSD teilgenommen.



- › Wir unterstützen die Menschen in der Region Hannover regelmäßig durch Aktionen wie den Wunschbaum oder Ballspenden für Schulen. Zudem bieten wir obdachlosen Personen im Winter Schlafmöglichkeiten.
- › Wir sind Partner der **Kinder:Schutzinsel** der Kinderschutzallianz. Mit dem Symbol in unserem Eingangsbereich am Hohen Ufer signalisieren wir Kindern, dass sie hier Schutz, Unterstützung und einen sicheren Zufluchtsort finden.



So geht es weiter

Wir setzen ein klares Zeichen für ein freundliches, rücksichtsvolles und tolerantes Miteinander mit der Kampagne „**Respekt beginnt bei dir**“. Unsere Botschaft: Jede*r von uns ist mitverantwortlich für ein rücksichtsvolles Miteinander im Nahverkehr, einen freundlicheren Alltag und eine offene Gesellschaft.



Unsere Mitarbeitenden haben Eigenverantwortung übernommen und leben unsere Nachhaltigkeitsstrategie durch aktive Beteiligung.



Unsere Vision

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie setzt Leitplanken für nachhaltiges unternehmerisches Handeln und beschreibt den Zielzustand für 2035. Entscheidend ist, dass wir sie in den Organisationseinheiten umsetzen: Alle Mitarbeitenden können und sollen sich einbringen und zum Erreichen der Ziele beitragen. Erfolgreich sind wir, wenn wir die Visionen in Projekte und den Arbeitsalltag übersetzen. Dafür müssen alle Mitarbeitenden die Strategie verstehen und in den bestehenden Strukturen wirksam mitgestalten können. Unser Zielbild sind intrinsisch motivierte Mitarbeitende, die Nachhaltigkeit selbstverständlich leben.



Über diesen Bericht

In diesem Nachhaltigkeitsbericht informieren wir über den Stand der Umsetzung der ÜSTRA Nachhaltigkeitsstrategie im Kalenderjahr 2025. Der Bericht enthält zudem den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht 2025 zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gemäß §§ 289b ff. und 315b ff. HGB. Bei der Erstellung haben wir uns am VSME-Berichtsstandard (Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs) orientiert.

Im Hinblick auf das Risikomanagement-System sowie auf die wesentlichen Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen und unseren Dienstleistungen verknüpft sind und die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit schwerwiegende negative Auswirkungen auf die in § 289c Abs. 2 HGB genannten Aspekte haben oder haben werden, verweisen wir auf den Chancen- und Risikobericht unter Punkt 4 im Konzernlagebericht. Weitere wesentliche Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen sowie den Produkten und Dienstleistungen verknüpft sind und die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit schwerwiegende Auswirkungen auf die jeweils dargestellten Aspekte haben könnten, wurden nicht identifiziert.

Zur Bestimmung der wesentlichen Themen gemäß § 289c Abs. 3 Satz 1 HGB haben wir eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Dabei haben wir die nachfolgend dargestellten nichtfinanziellen Aspekte als wesentlich identifiziert. Weiterführende Informationen finden sich im Kapitel „Doppelte Wesentlichkeitsanalyse“.

Aspekte laut HGB	Themen & Seitenverweis
Umweltbelange	Emissionsreduktion (S. 22-25), Energieeffizienz (S. 20-23, 26), Wasser (S. 27), Abfälle (S. 28-29), Biodiversität (S. 30-31)
Arbeitnehmerbelange	Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz (S. 36-39), Geschlechtergleichstellung (S. 36-39), Arbeitsbedingungen (S. 35-37)
Sozialbelange	Gesellschaftliches Engagement (S. 42-43)
Achtung von Menschenrechten	Lieferkettensorgfaltspflicht (S. 49)
Bekämpfung von Korruption & Bestechung	Compliance (S. 9)

Konzepte, definierte Ziele und Maßnahmen des Unternehmens zu den wesentlichen Aspekten sind in den jeweiligen Abschnitten zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie dokumentiert und schließen punktuell bzw. themenbezogen auch die Konzerntochterunternehmen bzw. Konzernbeteiligungen mit ein.

Im Anhang befinden sich der EU-Taxonomie-Bericht gemäß Artikel 8 der Verordnung 2020/852/EU sowie eine Zusammenfassung der Umsetzungspläne für Energieeinsparmaßnahmen gemäß § 9 Energieeffizienzgesetz (EnEFG).

Anhang

Offenlegungsindex (VSME & HGB)

Angabe	VSME-Modul	Bestandteil nach HGB	Seiten	Bemerkung / Ergänzung
Grundlagen der Erstellung	B1.1			<ul style="list-style-type: none"> • Die ÜSTRA berichtet nach Option B (Basismodul und umfassendes Modul) • Der Bericht wurde auf konsolidierter Basis erstellt • Behandelte Tochterunternehmen: Gehry-Tower-Objektgesellschaft mbH, Am Hohen Ufer 6, 30159 Hannover
Unternehmens- & Berichtskennzahlen	B1.2		S. 38	<ul style="list-style-type: none"> • Rechtsform: Aktiengesellschaft • NACE-Code: H 49.31 • Umfang der Bilanz (€): 703.191.009,23 • Umsatz (€): 196.198.000,31 • Hauptsitz des Unternehmens: Hannover (Deutschland) • GPS-Standorte: <ul style="list-style-type: none"> • Betriebshof Glocksee: 52.375483, 9.716903 • Betriebshof Döhren: 52.396379, 9.736619 • Betriebshof Leinhausen: 52.403767, 9.672822 • Betriebshof Mittelfeld: 52.333166, 9.783338 • Betriebshof Vahrenwald: 52.396379, 9.736619 • Betriebshof Buchholz: 52.408143, 9.802318 • Am Hohen Ufer 6: 52.374021, 9.729335
Praktiken, Strategien und künftige Initiativen für den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft	B2		S. 14-44	

Angabe	VSME-Modul	Bestandteil nach HGB	Seiten	Bemerkung / Ergänzung
Energieverbrauch	B3	§ 289c Abs. 2 Nr. 1	S. 21	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrizität: 98.036 MWh erneuerbar • Kraftstoffe: 35.823 MWh nicht-erneuerbar • Fernwärme: 6.419 MWh nicht-erneuerbar
Treibhausgasemissionen	B3	§ 289c Abs. 2 Nr. 1	S. 25	Brutto-Treibhausgasemissionen (Scope 1 & standortbasierte Scope 2 Emissionen): 44.830 t CO ₂ e
Treibhausgasintensität	B3	§ 289c Abs. 2 Nr. 1		Treibhausgasintensität (Brutto-Treibhausgasemissionen/Umsatzerlöse): 0,2285 kg CO ₂ e pro Euro Umsatz
Treibhausgasemissionen – Scope 3	B3	§ 289c Abs. 2 Nr. 1	S. 25	
Verschmutzung von Luft, Wasser & Boden	B4	§ 289c Abs. 2 Nr. 1		
Biodiversität	B5	§ 289c Abs. 2 Nr. 1		Anzahl & Fläche von Betriebsstandorten in/nähe schutzbedürftiger Gebiete: 0
Wasser	B6	§ 289c Abs. 2 Nr. 1	S. 27	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Standorte liegen in Gebieten mit hohem Wasserstress. • Es werden keine Produktionsprozesse durchgeführt, die in erheblichem Maße Wasser verbrauchen.
Ressourcennutzung, Kreislaufwirtschaft & Abfallmanagement	B7	§ 289c Abs. 2 Nr. 1	S. 28-29	Die ÜSTRA ist in keinem Sektor tätig, in dem erhebliche Materialströme verwendet werden.
Arbeitskräfte – allgemeine Merkmale	B8	§ 289c Abs. 2 Nr. 2	S. 38	Anzahl der Beschäftigten nach Art des Arbeitsvertrags: 154 befristete Verträge, 2493 unbefristete Verträge
Gesundheit & Sicherheit	B9	§ 289c Abs. 2 Nr. 2	S. 39	Zahl Todesfälle durch berufsbedingte Unfälle/Erkrankungen: 0

Angabe	VSME-Modul	Bestandteil nach HGB	Seiten	Bemerkung / Ergänzung
Entlohnung, Tarifverhandlungen & Ausbildung	B10	§ 289c Abs. 2 Nr. 2	S. 36-38	<ul style="list-style-type: none"> • 100% Prozent der Beschäftigten erhalten mindestens den in Deutschland geltenden gesetzlichen Mindestlohn. • Lohngefälle zwischen weiblichen und männlichen Beschäftigten: Die Beschäftigten werden nach Tarif bezahlt. Dadurch ergibt sich keine Differenzierung nach weiblich oder männlich. • Prozentsatz der Beschäftigten, die unter Tarifverträge fallen: 99,4% • Schulungsstunden pro MA nach Geschlecht: Diese Zahl könnte für das Jahr 2025 nicht ermittelt werden.
Korruption & Bestechung	B11	§ 289c Abs. 2 Nr. 5	S. 9	
Strategie: Geschäftsmodell und Nachhaltigkeit	C1		S. 4-8, S. 10-11	
Beschreibung von Praktiken, Strategien und künftige Initiativen	C2		S. 14-44	
THG-Reduktionsziele & Übergangsplan	C3	§ 289c Abs. 2 Nr. 1		N/A
Klimarisiken	C4			Eine Klimarisikoanalyse wird derzeit erstellt. Zum Berichtspunkt lagen noch keine belastbaren Ergebnisse vor.
Arbeitskräfte – zusätzliche Merkmale	C5	§ 289c Abs. 2 Nr. 2	S. 38	

Angabe	VSME-Modul	Bestandteil nach HGB	Seiten	Bemerkung / Ergänzung
Konzepte & Verfahren zur Einhaltung von Menschenrechten	C6	§ 289c Abs. 2 Nr. 5	S. 9	<ul style="list-style-type: none"> • Verfügt das Unternehmen über einen Verhaltenskodex oder eine Menschenrechtspolitik für die eigene Belegschaft?: Ja • Wenn ja, deckt dies ab: <ul style="list-style-type: none"> • Kinderarbeit: Ja • Zwangsarbeit: Ja • Menschenhandel: Nein • Diskriminierung: Ja • Unfallverhütung: Ja • Sonstiges: Ja (siehe Verhaltenskodex und Grundsatzerklärung Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz) • Verfügt das Unternehmen über einen Beschwerdemechanismus für die eigene Belegschaft: Ja
Negative Menschenrechtsvorfälle	C7	§ 289c Abs. 2 Nr. 4		Die ÜSTRA fällt unter das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz und kommt seinen menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten im eigenen Geschäftsbereich sowie der unmittelbaren Lieferkette systematisch nach. Die mittelbaren Lieferanten werden anlassbezogen in das Risikomanagement integriert. Eine detaillierte Dokumentation erfolgt intern.
Umsatzerlöse aus bestimmten Sektoren & Ausschluss aus EU-Referenzbenchmarks	C8			Die ÜSTRA ist in keinem der genannten Sektoren tätig.

Angabe	VSME-Modul	Bestandteil nach HGB	Seiten	Bemerkung / Ergänzung
Geschlechtervielfalt in den Leitungsorganen	C9		S. 38	
Soziales Engagement		§ 289c Abs. 2 Nr. 3	S. 42-43	
Darstellung des Geschäftsmodells		§ 289c Abs. 1	S. 4-8	
Identifikation wesentlicher Themen		§ 289c Abs. 3	S. 11, 45	
Ergebnis der Risikobeurteilung		§ 289c Abs. 3	S. 11, 45	
Angabe des Rahmenwerkes		§ 289d		Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs

Angaben des ÜSTRA Konzerns gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (EU-Taxonomie-Verordnung) für das Geschäftsjahr 2025

Grundlagen

Im Rahmen des Europäischen Green Deals verfolgt die EU das Ziel, bis 2050 keine Netto-Treibhausgase mehr auszustoßen und damit ein klimaneutraler Kontinent zu werden. Um dieses Ziel zu verwirklichen, bedarf es einer Umlenkung von Finanzströmen in ökologisch nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten, was mit der EU-Taxonomie-Verordnung (im Folgenden EU-Taxonomie) als Rahmenkonzept realisiert werden soll. Auch für den ÜSTRA-Konzern (im folgenden ÜSTRA) als große, kapitalmarktorientierte Kapitalgesellschaft, ist die EU-Taxonomie einschlägig und wird, wie bereits in den Vorjahren, gemäß der sich aus der Verordnung ergebenden Anforderungen umgesetzt.

Um als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der EU-Taxonomie eingestuft zu werden, muss eine Wirtschaftsaktivität verschiedene Kriterien erfüllen. Zunächst muss sie zu mindestens einem von sechs Umweltzielen beitragen („substantial contribution“ / „wesentlicher Beitrag“). In Artikel 9 der EU-Taxonomie-Verordnung werden die folgenden sechs Umweltziele genannt:

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
4. Der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
6. Der Schutz und die Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Weiterhin darf die Wirtschaftsaktivität zu keiner erheblichen Beeinträchtigung („do no significant harm“, kurz DNSH) an einem der anderen Umweltziele beitragen und muss die Einhaltung eines sozialen Mindestschutzes („minimum safeguards“ gem. Art. 18 EU-Taxonomie) entsprechend der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen und der Internationalen Menschenrechtscharta sicherstellen. Zur Konkretisierung der Anforderungen für „ökologisch nachhaltige“ Wirtschaftsaktivitäten im Sinne der EU-Taxonomie hat die EU-Kommission zu jedem der sechs Umweltziele delegierte Rechtsakte mit technischen Bewertungskriterien für einzelne Wirtschaftsaktivitäten erlassen.

Im Hinblick auf die Klassifizierung einer Wirtschaftsaktivität als „ökologisch nachhaltig“ im Sinne der EU-Taxonomie ist eine Unterscheidung zwischen Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität erforderlich. Als taxonomiefähig gelten ausschließlich jene Wirtschaftsaktivitäten, die in den Delegierten Rechtsakten zu den technischen Bewertungskriterien beschrieben sind; unabhängig davon, ob die jeweilige Wirtschaftsaktivität die darin festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Erst wenn die oben beschriebenen Kriterien kumulativ erfüllt sind, d.h. alle technischen Bewertungskriterien erfüllt sowie der soziale Mindestschutz sichergestellt ist, kann die Wirtschaftsaktivität als taxonomiekonform klassifiziert werden.

Laut Art. 8 EU-Taxonomie haben berichtspflichtige Unternehmen drei Kennzahlen zu ermitteln und zu erläutern:

1. **Umsatzerlöse** aus dem Verkauf von taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Produkten sowie Dienstleistungen.
2. **Investitionsausgaben (CapEx)**, die im Zusammenhang mit Vermögensgegenständen oder Prozessen stehen, die mit als ökologisch nachhaltig klassifizierten Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind.
3. **Betriebsausgaben (OpEx)**, die im Zusammenhang mit Vermögensgegenständen oder Prozessen stehen, die mit als ökologisch nachhaltig klassifizierten Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind.

Vorgehensweise

Aufgrund von §289b Abs. 1 i. V. m. §315b HGB und Artikel 8 der EU-Taxonomie-Verordnung ist die ÜSTRA dazu verpflichtet, Informationen gem. der EU-Taxonomie offenzulegen.

Im Geschäftsjahr 2025 lag der Schwerpunkt auf der weiteren Vertiefung und Konsolidierung der Taxonomiekonformität über alle sechs Umweltziele hinweg. Dabei wurden die bestehenden Bewertungen überprüft, aktualisiert und die jeweils geltenden technischen Bewertungskriterien angewendet. Ziel war es, die Einhaltung der regulatorischen Anforderungen sicherzustellen sowie die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der offengelegten Kennzahlen zu verbessern.

Für die oben dargestellte Analyse wurden alle erforderlichen Fachbereiche der ÜSTRA gezielt und direkt eingebunden. Nachweise für die Erfüllung des wesentlichen Beitrags der jeweiligen taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivität zu einem Umweltziel wurden von den Fachbereichen vorgehalten und eine entsprechende Dokumentation zusammengestellt (vgl. Art. 3a, 9, 10, 16 EU-Taxonomie-Verordnung).

Resultierend aus dem Unternehmenszweck der ÜSTRA wurden – neben den bereits in den Vorjahren in der EU-Taxonomie ausdefinierten Umweltzielen „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ – keine weiteren Wirtschaftsaktivitäten identifiziert, die taxonomiefähig im Hinblick auf die sechs Umweltziele sind. Im Geschäftsjahr 2025 erfolgte eine erneute Überprüfung dieser Einschätzung unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien. Dabei konnte weiterhin keine Erweiterung der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten festgestellt werden.

Für jede taxonomiefähige Wirtschaftsaktivität wurde überprüft und dokumentiert, ob eines der weiteren Umweltziele durch die Wirtschaftsaktivität erheblich beeinträchtigt wird (sog. Do-No-Significant-Harm-Prüfung, DNSH). Dies inkludiert nicht nur die eigene Tätigkeit, sondern auch die Umweltauswirkungen, die durch die Wirtschaftsaktivität während des gesamten Lebenszyklus verursacht werden. Grundlage sind auch hier die Delegierten Rechtsakte, die für die Identifizierung taxonomiefähiger Wirtschaftsaktivitäten herangezogen werden. In diesen sind für die jeweiligen Wirtschaftsaktivitäten Anforderungen festgelegt, durch die eine Beeinträchtigung eines der Umweltziele identifiziert werden kann (vgl. Art. 3b, 9, 17 EU-Taxonomie-Verordnung).

Die Einhaltung des sozialen Mindestschutzes bezogen auf die einzelnen Wirtschaftsaktivitäten wurde in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Fachabteilungen eingehend analysiert. Basierend auf den in Artikel 18 der EU-Taxonomie-Verordnung genannten Rahmenwerken sind dabei fünf zentrale Themenbereiche zu berücksichtigen:

- › Menschen- und Arbeitsrechte
- › Bestechung und Korruption
- › Besteuerung
- › Fairer Wettbewerb
- › Wissenschaft, Technik und Innovation

Diese sozialen Kernthemen wurden aus dem Projektteam heraus den entsprechenden Fachabteilungen zugeordnet, in denen dann eine detaillierte Würdigung und Bearbeitung stattfand.

Als Grundlage für den Nachweis des Sozialen Mindestschutzes gelten hier u. a. der bei der ÜSTRA geltende Verhaltenskodex, einschlägige Tarifverträge, Verfahrensanweisungen aus dem Konzernhandbuch (z.B. zum Risikomanagement gemäß LkSG) und darüber hinaus weitere Nachweise (z.B. Zertifizierung des Arbeitsschutzmanagementsystems), die von den Fachbereichen identifiziert und die hinsichtlich des sozialen Mindestschutzes überprüft wurden. Es sind keine Hinweise bekannt, die vermuten lassen, dass die Standards zum Mindestschutz von der ÜSTRA nicht eingehalten werden. Im Geschäftsjahr 2025 konnten keine laufenden Verfahren und rechtskräftigen Verurteilungen bzgl. der benannten Kernthemen identifiziert werden. Mit der Umsetzung der Berichtspflichten trägt die ÜSTRA zu einer erhöhten Transparenz auf dem Kapitalmarkt bei und kann damit auf die zunehmenden nachhaltigkeitsbezogenen Informationsbedürfnisse von Investorinnen und Investoren reagieren.

Die EU-Taxonomie und die zugehörigen Delegierten Rechtsakte verwenden Formulierungen und Anforderungen, die derzeit noch Auslegungsunsicherheiten beinhalten. Ihre Interpretation durch die gesetzlichen Vertreterinnen und Vertreter der ÜSTRA ist im vorliegenden gesonderten Nichtfinanziellen Konzernbericht dargelegt. Der gesonderte Nichtfinanzielle Konzernbericht unterliegt der Freigabe durch Vorstand und Aufsichtsrat der ÜSTRA.

Bei der Erfassung von Daten wendet die ÜSTRA große Sorgfalt an. Trotzdem kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass aufgrund der hohen Dynamik in der Regulatorik, die prozessuale Anpassungen erfordert, es temporär zu einzelnen Lücken in der Datenerfassung kommen kann. Werden solche Umstände festgestellt, werden sie schnellstmöglich transparent korrigiert.

Rechnungslegungsmethode und Berechnung der Kennzahlen für die ÜSTRA

Rechnungslegungsmethode

Die für die Berechnung der Taxonomie-Kennzahlen zugrunde gelegten Werte basieren auf dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025, der gemäß § 315e Abs. 1 HGB nach IFRS aufgestellt wird.

Zur Ermittlung der Taxonomie-Kennzahlen berücksichtigt die ÜSTRA die Umsatzerlöse, Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) der vollkonsolidierten Konzerngesellschaften. Die AG fungiert dabei als wesentliche Berichtseinheit, da sie sowohl durch ihr Geschäftsmodell als auch durch ihren quantitativen Beitrag maßgeblich zur wirtschaftlichen Gesamtleistung des Konzerns beiträgt. Während die Tochtergesellschaften in die Berechnung des Nenners der Taxonomie-Kennzahlen einbezogen werden, bleiben sie bei der Ermittlung des Zählers unberücksichtigt, da ihr quantitativer Beitrag als nicht wesentlich im Sinne der EU-Taxonomie gilt.

Sofern Wirtschaftsaktivitäten der ÜSTRA in Anhang I oder II der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 zu den technischen Bewertungskriterien vom 04.06.2021 (Del. VO TB) aufgeführt sind, gelten sie als taxonomiefähig. In Anbetracht des Geschäftsmodells der ÜSTRA ist insbesondere die Wirtschaftsaktivität 6.3 „Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ von Relevanz. Auf Grundlage der Zuordnung der unternehmerischen Tätigkeiten der ÜSTRA zu den in Anhang I oder II definierten Wirtschaftsaktivitäten wurden sämtliche taxonomiefähigen Aktivitäten identifiziert und anschließend daraufhin überprüft, ob sie die Kriterien der Taxonomiekonformität erfüllen.

Die nachfolgende Matrix bietet eine systematische Übersicht, der für die ÜSTRA identifizierten wirtschaftlichen Aktivitäten sowie deren Relevanz in Bezug auf die drei zentralen Taxonomie-Kennzahlen gemäß der EU-Taxonomie. Die Analyse zeigt, dass die wirtschaftlichen Tätigkeiten der ÜSTRA prinzipiell sowohl dem Umweltziel „Klimaschutz“ als auch dem Ziel „Anpassung an den Klimawandel“ zugeordnet werden könnten. Zur Sicherstellung der methodischen Konsistenz und zur Vermeidung von Doppelzählungen wird der Beitrag der wirtschaftlichen Aktivitäten der ÜSTRA jedoch ausschließlich dem Umweltziel „Klimaschutz“

zugewiesen. Diese Zuordnung erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen der EU-Taxonomie, welche eine eindeutige und transparente Bewertung der umweltbezogenen Zielbeiträge von Wirtschaftsaktivitäten fordert. Auf Grundlage der Definition aus der EU-Taxonomie kann festgestellt werden, dass die wirtschaftlichen Tätigkeiten der ÜSTRA substantielle Beiträge zum Klimaschutz leisten, insbesondere durch die Reduktion von Treibhausgasemissionen und die Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen und es sich somit nicht um reine Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel handelt.

Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten	Umsatzerlöse		Investitionsausgaben		Betriebsausgaben	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
4.1. Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie*	•	•				
6.3. Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	•	•	•	•	•	•
6.13. Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik	•	•				
6.14. Schienenverkehrsinfrastruktur	•	•				
7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	•	•	•	•	•	•
Anteil taxonomiefähiger Umsatzerlöse / Investitionen / Betriebsausgaben aus den genannten Wirtschaftsaktivitäten	92,1%	91,7%	91,1%	75,1%	88,2%	88,3%

*Diese Aktivität wurde als taxonomiefähig identifiziert, aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung jedoch nicht auf Taxonomiekonformität überprüft

Tabelle 1: Überblick taxonomiefähiger Wirtschaftsaktivitäten

Die Analyse des Unternehmensportfolios der ÜSTRA ergab weiterhin, dass keine wirtschaftlichen Aktivitäten gemäß der Delegierten Verordnung 2022/1214 im Zusammenhang mit Kernenergie und fossiles Gas ausgeübt werden.

Im Rahmen der Ermittlung der Kennzahlen wurden durch verschiedene Prüfschritte, darunter die Dokumentation der Datengenerierung sowie die Sicherstellung der Abstimmungsfähigkeit mit anderen Finanzinformationen, Doppelzählungen über die wirtschaftlichen Aktivitäten hinweg systematisch ausgeschlossen.

Berechnung der Kennzahlen

Für das Berichtsjahr 2025 haben sich keine methodischen Änderungen bei der Kennzahlenberechnung gegenüber dem Vorjahr ergeben. Die Investitions- und Betriebskosten, die in Verbindung mit der Wirtschaftsaktivitäten 6.14 „Schieneninfrastruktur“ ausgewiesen wurden, dienen der Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs im Bus- und Stadtbahnbereich. Daher können die Aufwendungen als verbunden mit der umsatzgenerierenden Tätigkeit 6.3. „Personenbeförderung, Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ angesehen werden (verbundener CapEx und OpEx). Alle Investitions- und Betriebsaufwendungen, die zur Durchführung einer umsatzgenerierenden Tätigkeit dienen, können grundsätzlich automatisch als konform angesehen werden, sobald die Umsatztätigkeit konform ist. Gleichzeitig konnte bei den zwei Tätigkeiten eine Betriebsausgabe oder Investition nicht immer sortenrein nur einer Tätigkeit zugeordnet werden, sodass dieser Ansatz sachgerecht ist und zudem eine Vereinfachung in der Berechnung der Kennzahlen darstellt.

Umsatzseitig war keine Konsolidierung der Wirtschaftsaktivitäten möglich, da die Umsätze in 6.14 „Schieneninfrastruktur“ mit der Wartung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur generiert werden, diese Umsätze resultieren nicht aus der Tätigkeit 6.3. „Personenbeförderung, Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“. Dies ergibt sich aus der strukturellen Besonderheit

der ÜSTRA: Die Infrastruktur für den Stadtbahnverkehr befindet sich nicht im Eigentum der ÜSTRA, sondern gehört ihrer Schwestergesellschaft der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover. Die ÜSTRA tritt hier lediglich als Dienstleisterin auf, beispielsweise durch die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und generiert damit Umsatz nach 6.14.

Umsatz-Kennzahl

Die Umsatz-Kennzahl ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse aus taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten eines Geschäftsjahres zum gesamten Nettoumsatz dieses Geschäftsjahres. Die EU-Taxonomie-Verordnung definiert den gesamten Nettoumsatz als die nach IAS 1.82 (a) berichteten Umsatzerlöse. Demnach bilden die Konzern-Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2025 von 196.198 Tsd. € den Nenner der Umsatz-Kennzahl und können der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns entnommen werden (s. Gesamtergebnisrechnung).

Die in der Konzern Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse des ÜSTRA-Konzerns wurden dahingehend analysiert, ob sie aus taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten resultieren. Mittels einer detaillierten Untersuchung der in den Umsatzerlösen enthaltenen Positionen wurden die entsprechenden Umsätze identifiziert. Diese entfallen überwiegend auf Erlöse aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die Summen der jeweiligen Umsatzerlöse betragen 181.332 Tsd. € (taxonomiefähig) bzw. 147.428 Tsd. € (taxonomiekonform) für das Geschäftsjahr 2025 und bilden den Zähler. Insgesamt ergeben sich daraus zum einen eine taxonomiefähige Umsatz-Kennzahl von 92,4 % und zum anderen eine taxonomiekonforme Umsatz-Kennzahl von 75,1 %.

Die taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsatzerlöse gehen im Wesentlichen auf die Wirtschaftstätigkeit 6.3 „Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ zurück, wobei zu beachten ist, dass, wie auch schon in den Vorjahren, nur der Anteil als taxonomiekonform klassifiziert werden kann, der auf die Stadtbahnen entfällt.

Die Bewertung der Wirtschaftstätigkeit 6.3 erfolgte differenziert nach den Bereichen Stadtbahn und Busverkehr. Während der Stadtbahnbereich die Anforderungen an die Taxonomiekonformität erfüllt und entsprechend als taxonomiekonform eingestuft werden konnte, ist dies für den Busbereich weiterhin nicht der Fall. Die von der ÜSTRA eingesetzten Busse erfüllen derzeit nicht sämtliche erforderlichen Kriterien, da jedes der verwendeten Fahrzeugmodelle mindestens eines der maßgeblichen technischen Bewertungskriterien nicht erfüllt.

Diesel- und Hybridfahrzeuge scheitern bereits am Kriterium des wesentlichen Beitrags, da dieses voraussetzt, dass im Betrieb keine direkten Treibhausgasemissionen entstehen. Infolgedessen können diese Fahrzeugtypen die Anforderungen an die Taxonomiekonformität grundsätzlich nicht erfüllen.

Auch die eingesetzten Elektrobusse wurden einer eingehenden Prüfung unterzogen. Zwar erfüllen sie die Anforderungen an den wesentlichen Beitrag vollständig, jedoch bestehen Defizite im Hinblick auf die Do-No-Significant-Harm-(DNSH)-Kriterien, insbesondere in Bezug auf das Umweltziel „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“. Ausschlaggebend ist hierbei, dass die verwendeten Reifen die spezifischen Anforderungen dieses DNSH-Kriteriums nicht erfüllen, insbesondere hinsichtlich des externen Rollgeräuschwerts in Verbindung mit dem geforderten Rollwiderstandskoeffizienten. Folglich konnten auch die fortschrittlichen Elektro- und Hybridbusse, auf die die ÜSTRA verstärkt setzt, zum aktuellen Zeitpunkt nicht als taxonomiekonform klassifiziert werden.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten des ÜSTRA-Konzerns, die in die Kennzahlen eingeflossen sind. Die identifizierten Wirtschaftsaktivitäten aus 2025 werden zum Vergleich denen aus 2024 gegenübergestellt.

CapEx-Kennzahl

Die CapEx-Kennzahl, bzw. der Zähler, gibt gemäß Unterabschnitt 1.1.2.2 des Annex I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 zu Inhalt und Darstellung vom 06.07.2021 (Del. VO I&D) den Anteil der Investitionsausgaben an, der

- › sich entweder auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivität verbunden ist,
- › Teil eines Plans zur Ausweitung oder Erreichung einer ökologisch nachhaltigen Wirtschaftsaktivität ist, oder
- › sich auf den Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivität bezieht.

Basis der Investitionsausgaben sind die Zugänge an Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16 und immateriellen Vermögenswerten vor Abschreibungen und etwaigen Neubewertungen für das betreffende Geschäftsjahr und ohne Änderungen des beizulegenden Zeitwerts. Für die ÜSTRA waren nur die Investitionsausgaben aus den Zugängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten während des betrachteten Geschäftsjahres relevant. Die Investitionsausgaben (Nenner) betragen für das Geschäftsjahr 2025 23.595 Tsd. €. Damit lag das tatsächlich verausgabte Investitionsvolumen deutlich unter den für 2025 geplanten Investitionen in das Anlagevermögen. Als einer der wesentlichen Treiber der Planungsunterschreitung ist die

Beschaffung der Stadtbahnfahrzeuge TW 4000 Los Ib aufzuführen. So lag der für das Auslösen einer Bestellung erforderliche ordentliche Förderbescheid seitens der LNVG erst Mitte Dezember 2025 vor. Das Anstoßen der Beschaffung der Losgröße von 17 Fahrzeugen erfolgt nun Anfang 2026. Zudem kam es aufgrund von Lieferproblemen des Herstellers zu Planunterschreitungen bei den für 2025 vorgesehenen Hybridbusbeschaffungen. Die entsprechenden Zuläufe werden nunmehr für Anfang 2026 erwartet. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit 2025 lag in der weiteren Errichtung der Ladeinfrastruktur für Elektrobusse.

Anhand der Projektbeschreibung der Zugänge erfolgte eine Analyse bezüglich Taxonomiefähigkeit durch einen Abgleich mit dem Anhang I (Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz) der Del. VO TB. Darauf basierend wurde auch die Taxonomiekonformität bewertet, indem die einzelnen Aktivitäten in den Fachbereichen auf eine mögliche Taxonomiekonformität überprüft wurden. Die Summe der Zugänge, welche eine taxonomiefähige Investition widerspiegeln, bildet den Zähler der taxonomiefähigen CapEx-Kennzahl in Höhe von 17.722 Tsd. €. Analog bilden die Investitionen, die gleichzeitig taxonomiekonform sind, den Zähler der taxonomiekonformen CapEx-Kennzahl in Höhe von 9.217 Tsd. €. Daraus resultieren für das Geschäftsjahr 2025 eine taxonomiefähige CapEx-Kennzahl von 75,1% und eine taxonomiekonforme CapEx-Kennzahl von 39,1%.

Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben resultieren aus der Wirtschaftsaktivität 6.3 „Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“, wobei aus den erwähnten Gründen lediglich der Bahnbereich als taxonomiekonform klassifiziert wurde. Aus den Gründen, die bereits in Zusammenhang mit der Umsatzkennzahl erläutert wurden, sind im Zusammenhang mit der CapEx-Kennzahl analog lediglich Investitionen für den Stadtbahnbereich als taxonomiekonform auszuweisen.

OpEx-Kennzahl

Die OpEx-Kennzahl, bzw. der Zähler, geben gemäß Unterabschnitt 1.1.3.2 des Anhang I der Del. VO I&D den Anteil der Betriebsausgaben an, der

- › sich entweder auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivität verbunden ist,
- › Teil eines CapEx-Plans zur Ausweitung oder Erreichung einer ökologisch nachhaltigen Wirtschaftsaktivität ist, oder
- › sich auf den Erwerb von Produkten und Leistungen aus einer taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten bezieht.

Basis für die Ermittlung der Kennzahl bildet die Summe der Aufwendungen für direkte, nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie sämtliche andere direkte Ausgaben im Zusammenhang mit der täglichen Wartung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit dieser Vermögenswerte sicherzustellen. Zur Ermittlung der relevanten Betriebsausgaben wurden die Konten und Kostenstellen, welche die entsprechenden Aufwendungen enthalten, identifiziert. Die ermittelten Betriebsausgaben betragen in Summe 35.481 Tsd. € für das Geschäftsjahr 2025 und bilden den Nenner der OpEx-Kennzahl.

Der Zähler der OpEx-Kennzahl ergibt sich aus einer Analyse der Konten-Kostenstellen-Kombinationen, auf denen die oben genannten Ausgaben erfasst wurden. Hierbei wurden die mit den Betriebsausgaben in Zusammenhang stehenden Vermögenswerte und Prozesse ermittelt und bezüglich ihrer Taxonomiefähigkeit bzw. -konformität untersucht. In Summe beträgt der

Zähler der taxonomiefähigen OpEx-Kennzahl 31.343 Tsd. € und der Zähler der taxonomiekonformen OpEx-Kennzahl 22.550 Tsd. €. Insgesamt ergeben sich für das Geschäftsjahr 2025 OpEx-Kennzahlen von 88,3 % (taxonomiefähig) bzw. 63,6 % (taxonomiekonform). Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfallen auf Aufwendungen für Wartung und Reparatur inklusive Reinigungskosten.

Die Wirtschaftsaktivität 6.3 „Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr“ bildet den zentralen Bestandteil der sowohl taxonomiefähigen als auch taxonomiekonformen Betriebsausgaben (OpEx). Analog zu den Ausführungen bei Investitionsausgaben (CapEx) und Umsatzerlösen ist jedoch zu berücksichtigen, dass die im Zusammenhang mit Bussen sowie der entsprechenden Infrastruktur anfallenden Betriebsausgaben derzeit ausschließlich als taxonomiefähig und nicht als taxonomiekonform eingestuft werden können.

Auswertung und Fazit

Im Berichtsjahr 2025 erreichten die Anteile taxonomiefähiger Umsatzerlöse sowie der Investitions- und Betriebsausgaben Werte zwischen 75 % und 92 % und lagen damit auf einem insgesamt hohen Niveau. Auch die Taxonomiekonformität weist in diesen Kategorien solide Werte auf und bewegt sich in einer Bandbreite von 39 % bis 75 %. Die im Vergleich zur Taxonomiefähigkeit niedrigeren Konformitätsquoten verdeutlichen jedoch, dass nicht alle als taxonomiefähig eingestuften wirtschaftlichen Aktivitäten auch die Anforderungen der Taxonomiekonformität erfüllen. Die daraus resultierende Differenz ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass bestimmte Aktivitäten zwar grundsätzlich den taxonomiefähigen Sektoren zugeordnet werden können, jedoch einzelne technische Bewertungskriterien oder regulatorische Vorgaben der EU-Taxonomie derzeit noch nicht vollständig erfüllen. Prägnant ist weiterhin der Bereich Bus, der aufgrund der zurzeit an den Bussen montierten Reifen nicht als taxonomiekonform klassifizierbar ist. Die Taxonomiefähigkeit der Investitionen lag im Berichtsjahr bei 75,1% und damit unter dem Vorjahreswert von 91,1%. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf ein insgesamt geringeres Investitionsvolumen im Berichtszeitraum zurückzuführen. Dadurch gewinnen Investitionen, die keiner taxonomiefähigen Tätigkeit zugeordnet werden können, relativ an Bedeutung. Wie im Kapitel „Cap-Ex-Kennzahl“ bereits beschrieben, waren zudem die Investitionen in taxonomiefähige Aktivitäten im Bus- und Stadtbahnbereich rückläufig. Für das Geschäftsjahr 2026 wird in diesem Segment jedoch mit einem Anstieg des Investitionsvolumens gerechnet, insbesondere infolge der Umsetzung geplanter Großprojekte.

Meldebogen: Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025

Geschäftsjahr 2025				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung) (h)									
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (a) (2)	Umsatz (3)	Umsatzanteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz, Jahr N-1 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3	109.427	55,8%	J	N	N	N	N	N	n/a	J	J	J	J	J	J	59,0%	-	-
Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik	6.13	300	0,2%	J	N	N	N	N	N	n/a	J	J	J	J	J	J	0,2%		
Schienerverkehrsinfrastruktur	6.14	37.702	19,2%	J	N	N	N	N	N	n/a	J	J	J	J	J	J	18,5%		
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		147.430	75,1%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	77,6%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-		E	
Davon Übergangstätigkeiten		0	0%	0%						-	-	-	-	-	-	-			T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (g)																			
				J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N										
Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie	4.1	58	0,0%	J	N	N	N	N	N								0,0%		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3	33.401	17,0%	J	N	N	N	N	N								14,2%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	445	0,2%	J	N	N	N	N	N								0,3%		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		33.904	17,3%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%								14,5%		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		181.334	92,4%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%								92,1%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeit		14.864	7,6%																
Gesamt		196.198	100%																

* Aufgrund der kaufmännischen Rundung kann es zu Rundungsdifferenzen kommen

**Meldebogen: CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind
– Offenlegung für das Jahr 2025**

Geschäftsjahr 2025				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung) (h)									
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (a) (2)	OpEx (3)	OpEx-Anteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz, Jahr N-1 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
		Währung in TEUR*	%	%	%	%	%	%	%	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3	22.550	63,6%	J	N	N	N	N	N	n/a	J	J	J	J	J	J	61,0%		
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		22.550	63,6%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	61,0%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-		E	
Davon Übergangstätigkeiten		0	0%	0%						-	-	-	-	-	-	-			T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (g)																			
				J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N										
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3	7.490	21,1%	J	N	N	N	N	N								23,5%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	1.303	3,7%	J	N	N	N	N	N								3,7%		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomie konforme Tätigkeiten) (A.2)		8.793	24,8%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%								27,2%		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		31.343	88,3%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%								88,2%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeit		4.138	11,7%																
Gesamt		35.481	100%																

* Aufgrund der kaufmännischen Rundung kann es zu Rundungsdifferenzen kommen

Meldebogen: OpEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025

Geschäftsjahr 2025				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung) (h)									
Wirtschaftstätigkeiten (1)	Code (a) (2)	CapEx (3)	CapEx-Anteil, Jahr N (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmutzung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz, Jahr N-1 (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangstätigkeit (20)
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3	9.217	39,1%	J	N	N	N	N	N	n/a	J	J	J	J	J	J	37,9%		
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		9.217	39,1%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%	n/a	J	J	J	J	J	J	37,9%		
Davon ermöglichende Tätigkeiten			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-		E	
Davon Übergangstätigkeiten			0%	0%						-	-	-	-	-	-	-			T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (g)																			
				J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N										
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	6.3	8.292	35,1%	J	N	N	N	N	N								52,7%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	106	0,5%	J	N	N	N	N	N								0,6%		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		8.398	35,6%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%								53,2%		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		17.615	74,7%	100,0%	0%	0%	0%	0%	0%								91,1%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeit		5.979	25,3%																
Gesamt		23.595	100%																

* Aufgrund der kaufmännischen Rundung kann es zu Rundungsdifferenzen kommen

Umsetzungspläne für Energieeinsparmaßnahmen gemäß § 9 EnEfG

Priorität	Energieverbraucher	Maßnahmenbezeichnung	Investitionsvolumen	Zeitraumen	Herkunft der Maßnahme	Verantwortliche Person	Status
A	Stadtbus	Beschaffung von einem Elektrobussen	653500 €	2026	Unternehmensentscheidung (E-Bus Offensive) und Nachhaltigkeitsstrategie	Energiemanager Bus	In Bearbeitung



Impressum

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Am Hohen Ufer 6
30159 Hannover
Tel. +49 511 1668 0
info@uestra.de
uestra.de

Redaktion: Megan Lloyd, Kim Marie Wassmann
Fotos: Florian Arp, VWG/ Siral Wilkens
Gestaltung: ÜSTRA Medienservice



www.blauer-engel.de/uz195

- ressourcenschonend und umweltfreundlich hergestellt
- emissionsarm gedruckt
- hauptsächlich aus Altpapier

HO3