

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

Konzernzwischenabschluss
zum 30. Juni 2023

und

Konzernzwischenlagebericht für
den Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2023

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft, Hannover**

Inhaltsverzeichnis

Konzernzwischenlagebericht für den Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2023	3
Verkürzter Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2023	15
• Konzernbilanz zum 30. Juni 2023.....	15
• Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit vom 1 Januar bis 30. Juni 2023.....	17
• Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung zum 30. Juni 2023.....	18
• Konzern-Kapitalflussrechnung zum 30. Juni 2023.....	19
• Verkürzter Konzernanhang für die Zeit vom 1 Januar bis 30. Juni 2023.....	20
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	37

**ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover
Konzernzwischenlagebericht für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2023**

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen des Konzerns	4
2. Wirtschaftsbericht 1. Halbjahr 2023	4
2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung	4
2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im 1. Halbjahr 2023	5
2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen	5
2.2.2 Sonstige Dienstleistungen	7
2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im 1. Halbjahr 2023	7
2.3.1 Ertragslage	7
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage	9
3. Chancen- und Risikobericht der künftigen Entwicklung im 2. Halbjahr 2023	11
3.1 Chancen- und Risikomanagementsystem	11
3.2 Verkehrs- und Transportleistungen	12
3.2.1 ÜSTRA	12
3.3 Sonstige Dienstleistungen	13
3.3.1 Gehry-Tower	13
3.4 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands	13
4. Prognosebericht zur Entwicklung im 2. Halbjahr 2023	13
4.1 Verkehrs- und Transportleistungen	13
4.1.1 ÜSTRA	13
4.2 Sonstige Dienstleistungen	14
4.2.1 Gehry-Tower	14
4.3 Konzernprognose	14

1. Grundlagen des Konzerns

Der Konsolidierungskreis des Konzerns der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover (ÜSTRA), hat sich im Berichtszeitraum nicht verändert.

Der ÜSTRA Konzern ist zum 30. Juni 2023 in drei übergeordnete Segmente gegliedert:

- Verkehrs- und Transportleistungen
- Beratungs- und Ingenieurleistungen
- Sonstige Dienstleistungen

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

2. Wirtschaftsbericht 1. Halbjahr 2023

2.1 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung und Branchenentwicklung

Die Sondereffekte wie Preissteigerungen und Lieferengpässe als Folge des Ukraine-Krieges sind in der deutschen Wirtschaft zum Jahresbeginn 2023 weiterhin spürbar, schwächen sich allerdings im Verlauf des ersten Halbjahres 2023 ab.

Die schwächere Wirtschaftsleistung im ersten Quartal 2023 zeigt das Bruttoinlandsprodukt, welches bereinigt um 0,3 % gegenüber dem Vorquartal gesunken ist. Im zweiten Quartal stagnierte das bereinigte Bruttoinlandsprodukt, sodass sich die deutsche Wirtschaft im Frühjahr nach zwei negativen Quartalen stabilisierte. Im Vergleich zum Vorjahresquartal ist das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 0,6 % gesunken, mit einer zusätzlichen Bereinigung des Kalender-Effekts allerdings nur um 0,2 %.

Die Inflationsrate lag in Deutschland zu Beginn des Jahres 2023 mit +8,7 % im Vergleich zum Vorjahresmonat auf einem sehr hohen Niveau, schwächte sich dann etwas ab, wies aber dennoch im Juni 2023 mit +6,4 % im Vergleich zum Vorjahresmonat einen hohen Wert auf.

Die Teuerung der Energieprodukte hat sich in Summe im Jahresverlauf merklich abgeschwächt und liegt im Juni 2023 nur noch bei 3,0 % über dem Vorjahresniveau. Diese unterdurchschnittliche Preiserhöhung bei den Energieprodukten lässt sich durch die hohen Preisanstiege im Vorjahr erklären, welche durch den Ukraine-Krieg hervorgerufen wurden. Neben weiteren Faktoren beeinflusst zusätzlich die Energiepreisbremse als Maßnahme aus dem Entlastungspaket der Bundesregierung die Energiepreise.

Die Teuerung im Bereich Verkehr liegt im Jahresverlauf zum Teil deutlich unterhalb der Gesamtteuerung und beträgt im Juni +3,7 % im Vergleich zum Vorjahresniveau. Allerdings sind zwei besondere Effekte auszumachen: Seit Mai wirkt die Einführung des Deutschlandtickets

preissenkend, im Juni ist allerdings aufgrund des im Vorjahresmonat gültigen 9-Euro-Tickets eine deutliche Teuerung im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind im 1. Halbjahr 2023 bundesweit um 10 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Dennoch ist das Niveau vor der Corona-Pandemie aus dem 1. Halbjahr 2019 noch nicht erreicht. Steigende Fahrgastzahlen sind durch das zum Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket zu verzeichnen, welches als Nachfolgeprodukt des erfolgreichen 9-Euro-Tickets von Bund und Ländern beschlossen und im Juni von bundesweit rund 9,6 Millionen Fahrgästen genutzt wurde. Das Deutschlandticket ermöglicht es in allen öffentlichen Verkehrsmitteln des Nahverkehrs in Deutschland zu einem Monatspreis von 49 Euro zu fahren. In der ebenfalls bundesweit gültigen Variante des Jobtickets, bei dem sich der Arbeitgeber mit mindestens 25 % der Kosten beteiligt, reduziert sich der Preis auf 34,30 Euro.

In der Region Hannover gibt es mit der 365-Euro-Variante für Job- und Sozialtickets weitere regionale Vergünstigungen, die den Preis auf 30,40 Euro pro Monat senken („Deutschlandticket Hannover sozial“ und „Deutschlandticket Hannover Job“). Darüber hinaus besteht sogar die Möglichkeit, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zum 0-Euro-Tarif unterwegs sein können („Deutschlandticket Hannover Job 100“).

2.2 Wichtige Aktivitäten und Ereignisse im 1. Halbjahr 2023

2.2.1 Verkehrs- und Transportleistungen

2.2.1.1 ÜSTRA

Die Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2023 der ÜSTRA wird weiterhin teilweise durch die Folgewirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Durch den Wegfall sämtlicher gesetzlicher Corona-Auflagen Anfang Februar sind jedoch die Maskenpflicht sowie weitere Schutzmaßnahmen der Verkehrsunternehmen im Großraum-Verkehr-Hannover (GVH) entfallen. Wesentliche Veränderungen ergeben sich aus der Einführung des Deutschlandtickets und den Auswirkungen der kritischen Lage in Osteuropa.

Auf die ÜSTRA erfolgte am 31. März 2023 ein Cyberangriff. Dabei wurden mit einer sogenannten Ransomware Dateien auf Servern und Endgeräten verschlüsselt. Im unmittelbaren Anschluss an das Bekanntwerden des Angriffs wurden die zuständigen Behörden involviert und verschiedene technische und organisatorische Gegenmaßnahmen getroffen. Obwohl die Ausbreitung auf einen erheblichen Teil der Systeme verhindert wurde, sind die Auswirkungen des Angriffs beträchtlich. Die komplette Wiederherstellung der IT-Systeme, Anwendungen und Dateien dauert an. Jedoch war der Fahrbetrieb zu keinem Zeitpunkt betroffen, sodass die Busse und Stadtbahnen ohne größere Beeinträchtigungen für die Fahrgäste fahren. Allerdings mussten auch in den Betriebsbereichen Dispositionsaufgaben manuell durchgeführt werden. Nur der Erfahrung der ÜSTRA-Mitarbeitenden ist es zu verdanken, dass der Betrieb aufrechterhalten werden konnte. Da die ÜSTRA im GVH für die Kunden- und Abonnementverwaltung zuständig ist, musste aufgrund des Hackerangriffs der für den ursprünglich zum 1. Mai geplante Verkaufsstart des Deutschlandtickets um einen Monat verschoben werden. Der massive Angriff führte auch in Bezug auf die Vertriebssysteme kurzzeitig zu Ausfällen im Fremdvertrieb durch die Kioske.

Die Energiemärkte haben sich zum Vergleichszeitraum 2022 deutlich beruhigt. Der Strommarkt gibt sich weniger volatil. Die im ersten Quartal 2023 stark gesunkenen Preise stabilisieren sich im Vergleich zum Vorkrisenzeitraum auf einem hohen Niveau. Die Strombeschaffung für den Lieferzeitraum 2023 zu krisenbedingt hohen Preisen wurde bereits im Vorjahr abgeschlossen. Für die Lieferzeiträume 2024, 2025 und 2026 konnten bereits Teilmengen zu günstigeren Preisen festgeschrieben werden. Die Gasspeicher füllen sich planmäßig, was die Strompreise beruhigt. Darüber hinaus verringern das Strompreisbremsegesetz (StromPBG) und das Erdgas-Wärme-Preisbremsengesetz (EWPBG) die gestiegenen Energiekosten im Jahr 2023 erheblich. Die genaue Entlastungshöhe für die ÜSTRA wird allerdings erst 2024 zu ermitteln sein. Die Dieselpreise zeigen ebenfalls weniger starke Schwankungen.

Die Fahrgast-Nachfrage für den Zeitraum Januar bis Juni 2023 lässt sich bedingt durch den Cyberangriff nicht mehr nachweisen. Zählraten von automatischen Zählgeräten sind verloren gegangen oder lassen sich nicht wiederherstellen. Aus den Verkaufsdaten der ersten beiden Monate lässt sich jedoch annehmen, dass die Fahrgastdaten gegenüber dem Vergleichszeitraum im Jahr 2022 weiter gestiegen sind. Die angenommenen Beförderungsdaten lassen aus den Verkaufsdaten bis dahin ein Niveau von knapp 91 % des Vergleichszeitraums des Vor-Coronajahres 2019 vermuten. Hilfen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm sind ausgelaufen. Die Bundespolitik hat jedoch mit Einführung des angekündigten Deutschlandtickets weitreichende Ausgleichszahlungen auf das Vor-Corona-Niveau durch entsprechende Richtlinien zugesichert. Wie lange diese Zahlungen jedoch noch fließen, kann nicht abgeschätzt werden, sodass die Kundenrückgewinnung ein großes Thema bleiben wird.

Nach einer erneuten Sprengserie von Fahrkartenautomaten Ende 2022 bis April 2023 wurde der Ticketkauf mit Bargeld an oberirdischen Haltestellen in der ersten Aprilhälfte 2023 vorerst eingestellt. Das Rollout der neuen Fahrkartenautomaten ist für „Anfang 2024“ vorgesehen.

Im Unternehmensbereich Stadtbahn wurde insbesondere die Inbetriebnahme der Streckenerweiterung zum Fahrplanwechsel 2023 vorbereitet. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird die Streckenerweiterung Wallensteinstraße – Hemmingen in Betrieb genommen.

Im Busbereich wurde der Einsatz der Elektrobusse auf den Linien 100, 200 und 121 weiter fortgesetzt. Im Dezember 2023 kommen die Linien 128, 134 und 120 dazu. Die Fertigstellung der Ladeinfrastruktur auf den Linien verzögert sich. Baurechtliche Verfahren haben sich in die Länge gezogen.

Auf dem Betriebshof Mittelfeld gehen die umfangreichen Umbaumaßnahmen weiter voran. Der Ausweich-Betriebshof S29 auf dem Messegelände Hannover soll bis Oktober 2023 genutzt werden. Bei entsprechenden Bauvorschriften soll dieser dann aufgegeben werden.

Das Projekt Neubau Glocksee schreitet weiter voran. Die Erstellung der komplexen Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich zum Jahresende 2023 abgeschlossen sein.

Für das Vorhaben Neubau Stadtbahnbetriebshof Lahe wird seit dem Grunderwerb Ende letzten Jahres aktuell in enger Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Hannover Baurecht erwirkt. Parallel dazu erfolgen planungsvorbereitende Maßnahmen, diese umfassen bspw. die Entwurfsvermessung sowie die Durchführung einer qualifizierten Umweltbaubegleitung. Zudem erfolgten zusätzlich betriebsinterne Bedarfsabstimmungen, sodass die Ausschreibung für die Planungsleitung vorbereitet und umgesetzt werden können.

Das Projekt Modellregion Hannover – Wendepunkte im Verkehr (MoHaWiV) wird nun in vier Teilprojekten mit Region Hannover, GVH und regiobus umgesetzt. Im Rahmen des Projekts ist die ÜSTRA bei der Umsetzung der verschiedenen Teilprojekte beteiligt. Die ÜSTRA hat Ende 2021 einen entsprechenden Zuwendungsbescheid vom Fördermittelgeber Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) erhalten. Das BALM fördert die zuwendungsfähigen Kosten mit einer Förderquote i.H.v. 70,45 %. Der ÜSTRA stehen laut Zuwendungsbescheid demnach insgesamt 20 Mio. € Fördermittel im Zeitraum 2022-2024 zu. Die ÜSTRA ist u.a. für das Teilprojekt 1 „sprinti“, welches sehr erfolgreich läuft, hauptverantwortlich. Nach einem zweijährigen Pilotprojekt wird das On-Demand-Angebot nun weiter ausgebaut, indem ab Oktober neun weitere Kommunen schrittweise angeschlossen werden.

2.2.2 Sonstige Dienstleistungen

2.2.2.1 Gehry-Tower

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

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

2.3 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im 1. Halbjahr 2023

Die Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2023 ist weiterhin durch die Folgen der Corona-Pandemie sowie den anhaltenden Russland-Ukraine-Konflikt belastet. Zudem sind durch die Cyberattacke Ende März 2023 zeitliche Buchungsunterschiede entstanden, welche sich jedoch bis zum Jahresende ausgleichen werden.

2.3.1 Ertragslage

Der ÜSTRA Konzern erzielte im ersten Halbjahr 2023 ein operatives Ergebnis in Höhe von -39.418 Tsd. €. Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug das operative Ergebnis -13.839 Tsd. €.

Das operative Ergebnis betrifft vornehmlich das Segment Verkehrs- und Transportleistungen und weist im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Verlust von -39.238 Tsd. € aus (Vorjahreszeitraum: -11.800 Tsd. €).

Durch die Entkonsolidierung der TransTecBau im Geschäftsjahr 2022 erzielt das Segment Beratungs- und Ingenieurleistungen kein Ergebnis mehr, sodass das operative Ergebnis von -1.721 Tsd. € auf 0 Tsd. € gesunken ist.

Hingegen liegt das operative Ergebnis des Segments Sonstige Dienstleistungen mit -180 Tsd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (-318 Tsd. €).

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

Die Umsatzerlöse im ÜSTRA Konzern stiegen im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 85.667 Tsd. € auf 91.432 Tsd. €.

Bei der ÜSTRA war im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Anstieg der Segmenterlöse von 83.291 Tsd. € auf 91.408 Tsd. € zu verzeichnen, was auf einen anzunehmenden leichten Anstieg der Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit den im Februar 2023 entfallenen Corona-Schutzmaßnahmen sowie dem im Mai 2023 eingeführten Deutschland-Ticket und damit einhergehenden gestiegenen Fahrscheineinnahmen zurückzuführen ist. Die im Juni 2022 ausgewiesenen Mindereinnahmen aus dem zeitweilig eingeführten 9 Euro-Ticket ergaben sich im ersten Halbjahr 2023 nicht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des ÜSTRA Konzerns sind in diesem Jahr von 37.049 Tsd. € auf 12.670 Tsd. € gesunken, was vorrangig auf die ÜSTRA zurückzuführen ist und geringere Zahlungen i.S. des ÖPNV-Rettungsschirms im ersten Halbjahr betrifft.

Der Materialaufwand stieg deutlich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 35.711 Tsd. € auf 40.868 Tsd. €, was vorrangig gestiegener Energiekosten zuzuschreiben ist.

Der Personalaufwand im ÜSTRA Konzern betrug im ersten Halbjahr 2023 75.587 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 72.910 Tsd. €) und betraf mit leicht gestiegenen 75.584 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 70.546 Tsd. €) hauptsächlich die ÜSTRA. Bei der Gehry-Tower hingegen blieb der Personalaufwand unverändert, wie im Vorjahr, bei 3 Tsd. €.

Mit 10.835 Tsd. € lagen die Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte leicht über den entsprechenden Aufwendungen von 10.824 Tsd. € im Vergleichszeitraum des Vorjahres, was vorrangig auf leicht gestiegene Abschreibungen bei der ÜSTRA zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des ÜSTRA Konzerns von 16.230 Tsd. € sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum (17.112 Tsd. €) leicht gesunken.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht von -351 Tsd. € auf -133 Tsd. € verbessert, was auf den Anstieg der Zinsaufwendungen (831 Tsd. €) und den deutlich gestiegenen Zinserträgen (966 Tsd. €) zurückzuführen ist. Auch das übrige Beteiligungsergebnis

stieg gegenüber dem Vorjahr (0 Tsd. €) auf 81 Tsd. €.

Das Ergebnis aus Joint Venture und Beteiligungen an assoziierten Unternehmen stieg von 619 Tsd. € auf 695 Tsd. €, was vorrangig auf die der protec zurückzuführen ist.

Das Sonstige Ergebnis reduzierte sich deutlich von 64.675 Tsd. € auf -7.076 Tsd. €, was auch die Veränderung des Diskontierungszinssatzes (von 3,3 % auf 3,7 %) zurückzuführen ist.

Das erste Halbjahr 2023 schloss mit einem Halbjahresgesamtergebnis von -45.932 Tsd. € (Vorjahreszeitraum: 51.146 Tsd. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

Die Erläuterungen zu Investitionen und Finanzierung beziehen sich auf Veränderungen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022. Gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 erhöhte sich die Bilanzsumme von 542.388 Tsd. € auf 599.943 Tsd. €. Die Veränderung der Bilanzsumme ist im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte zurückzuführen:

Auf der Aktivseite der Konzernbilanz lagen die im ÜSTRA Konzern getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 13.678 Tsd. € über den Abschreibungen in Höhe von 10.835 Tsd. €. Die Investitionen betrafen im ersten Halbjahr 2023 im Wesentlichen die Beschaffung und Aufrüstung von Informationstechnik (u.a. Netz- und Verkehrstechnik) sowie die Beschaffung von Hybridbussen und den Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität bei der ÜSTRA. Unter Berücksichtigung der Abgänge sowie der Verrechnung von Zuschüssen haben sich die beiden Vermögensposten gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 1.565 Tsd. € auf 355.672 Tsd. € erhöht.

Die zur Finanzinvestition gehaltenen Immobilien haben sich gegenüber dem Vorjahr (0 Tsd. €) auf 1.932 Tsd. € erhöht, was in Zusammenhang mit der Umgliederung des Gehry-Towers steht.

Die Übrigen Finanzanlagen sind im Vergleich zum Vorjahr von 15.878 Tsd. € auf 16.251 Tsd. € angestiegen.

Die unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Joint Venture und Beteiligungen erhöhten sich leicht von 28.438 Tsd. € auf 27.653 Tsd. €.

Das Vorratsvermögen betrug 17.999 Tsd. € und hat sich zum Stand 31. Dezember 2023 (13.803 Tsd. €) aufgrund von Kostensteigerungen deutlich erhöht. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lagen mit 25.655 Tsd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres (11.677 Tsd. €), was durch zeitliche Verzögerungen in den Abläufen begründet liegt. Der Bestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ist im Vergleich zum Vorjahr erneut deutlich von 31.587 Tsd. € auf 53.897 Tsd. € gestiegen, was insbesondere auf die Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (10.503 Tsd. €) bei der ÜSTRA zurückzuführen ist. Zudem haben sich die sonstigen finanziellen Vermögenswerte von 86.897 Tsd. € auf 100.883 Tsd. € erhöht.

Bei der Passiva kam es im ersten Halbjahr 2023 zu einem leichten Rückgang des Eigenkapitals von 272.564 Tsd. € auf 266.327 Tsd. €, was vorrangig auf den negativen Effekt aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen (37.794 Tsd. €; Vorjahr: 30.717 Tsd. €) zurückzuführen ist.

Der Anstieg des langfristigen Fremdkapitals um 59.802 Tsd. € auf 283.312 Tsd. € resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Pensionsrückstellungen von 95.019 Tsd. € auf 102.771 Tsd. €, was im Zusammenhang mit dem gestiegenen Diskontierungszinssatz (von 3,3 % auf 3,7 %) steht. Die Finanzverbindlichkeiten sind ebenfalls von 67.497 Tsd. € auf 119.884 Tsd. € gestiegen, was mit der Auszahlung weiterer Kreditmittel (61.193 Tsd. €) sowie planmäßig getätigten Tilgungen (4.465 Tsd. €) zusammenhängt.

Das kurzfristige Fremdkapital erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 46.315 Tsd. € auf 50.304 €. Dies resultiert vornehmlich aus gestiegenen Sonstigen Verpflichtungen (2.276 Tsd. €), was im Zusammenhang mit erhaltenen Zuschüssen steht. Ebenfalls stiegen die Finanzverbindlichkeiten von 9.143 Tsd. € auf 13.476 Tsd. €. Demgegenüber verringerten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-2.645 Tsd. €), was im Wesentlichen auf die ÜSTRA zurückzuführen ist.

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

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich von -19.246 Tsd. € auf -71.808 Tsd. € verschlechtert. Dies ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (-35.657 Tsd. €), das weiterhin negative Halbjahresergebnis (-25.327 Tsd. €) sowie die Abnahme der kurzfristigen Verbindlichkeiten (-14.060 Tsd. €) zurückzuführen.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit erhöhte sich von -6.211 Tsd. € auf 22.273 Tsd. €, was insbesondere an der Veränderung bei den Termingeldanlagen mit mehr als 3 Monaten Laufzeit (+39.000 Tsd. €) sowie der Zunahme bei den Investitionen in das Sachanlagevermögen (-13.007 Tsd. €) resultiert.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit erhöhte sich um 33.042 Tsd. € auf 71.844 Tsd. €. Dies ist vorrangig durch die Einzahlungen aus der Aufnahme weiterer Finanzkredite (50.399 Tsd. €) sowie der Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten (-12.665 Tsd. €) begründet.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente reduzierten sich um 8.273 Tsd. €.

3. Chancen- und Risikobericht der künftigen Entwicklung im 2. Halbjahr 2023

3.1 Chancen- und Risikomanagementsystem

Zum Jahresbeginn 2023 ist eine überarbeitete Risikomanagement-Richtlinie in Kraft getreten, aus der sich einige Veränderungen, insbesondere in der Risikobewertung ergeben. Bezüglich der Risikostrategie sowie auch der Organisation des Risikomanagements gibt es keine Veränderungen.

Bezüglich der Risikoidentifikation werden einige Risiken gemäß der Risikosphärentrennung gemäß ÖDA vom Auftraggeber der Region Hannover zugeordnet und werden daher nicht von der ÜSTRA als Risiko geführt.

Es findet eine konzerneinheitliche Kategorisierung von Risiken in Risikoklassen (A, B, C) auf Basis des möglichen Schadenpotenzials und der Eintrittswahrscheinlichkeit statt.

Das Schadenspotenzial wird für alle identifizierten Risiken nach der Nettobewertung bestimmt, d.h. nach umgesetzten Maßnahmen zur Risikosteuerung. Für alle bestandsgefährdenden A-Risiken wird als Zusatzinformation das Brutto-Schadenspotenzial ermittelt, d.h. ohne Berücksichtigung der ergriffenen Gegenmaßnahmen zur Risikominderung. Das Schadenspotenzial wird in vier Klassen eingeteilt, wobei die Klasse 4 den unteren Schwellenwert für die Erfassung von Risiken darstellt.

Schadenspotenzial Klasse	Monetär	Reputationsrisiken	Personenschäden
4	< 150.000 €	Innerhalb der Gruppe	Leichter Unfall
3	150 Tsd. € - 1 Mio. €	Lokale Medien	Schwerer Unfall
2	1 Mio. € - 20 Mio. €	Nationale Medien	Dauerhafte Beeinträchtigung
1	> 20 Mio. €	Internationale Medien	Todesfall

Die Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit erfolgt ebenfalls in vier Klassen:

Eintrittswahrscheinlichkeit Klasse	Beschreibung	Faktor für Aggregation
gering	Sehr unwahrscheinlich, noch nie in einem Unternehmen wie der ÜSTRA vorgekommen (> 100 Jahre)	0,01
mittel	Einmal in 50 – 100 Jahren	0,03333
hoch	Einmal in 25 – 50 Jahren	0,1
sehr hoch	Alle fünf Jahre	0,5

Die Eintrittswahrscheinlichkeit bezieht sich auf den Mittelfrist-Planungs-Zeitraum. Der Faktor für die Aggregation ist der Multiplikator für die Schadenshöhe im Rahmen der Berechnung des aggregierten Risikos, welche für die erhobenen A-Risiken stattfindet.

Die Klassifizierung in A-, B- und C-Risiken ergibt sich aus der Bewertung von Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Schadenpotential, Mio. €	> 20 Mio. €				A
	1 – 20 Mio. €			B	
	0,15 – 1 Mio. €		C		
	< 0,15 Mio. €				
		gering	mittel	hoch	sehr hoch
Eintrittswahrscheinlichkeit					

3.2 Verkehrs- und Transportleistungen

3.2.1 ÜSTRA

Maßgebend ist die Betrauung der ÜSTRA durch die Region Hannover über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA), über welchen die finanzielle Absicherung der ÜSTRA geregelt ist. Durch die Einbindung der ÜSTRA in den Konzern der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH, Hannover (VVG) sind finanzwirtschaftliche Risiken nahezu ausgeschlossen, solange der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, welcher ebenfalls als Bestandteil im ÖDA genannt ist, besteht. Die Fortdauer des Beherrschungs- und Gewinnabführungsverhältnisses mit der VVG ist nicht zuletzt abhängig von dem Fortbestand des kommunalen steuerlichen Querverbundes.

Gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2022 haben sich zum Halbjahr im Wesentlichen durch den Cyberangriff eine Überprüfung und Neubewertung der IT-Risiken ergeben. Aufgrund der ergriffenen Maßnahmen und trotz eines erhöhten Schadenspotenzials bleibt die Einschätzung bei mittleren B- und C-Risiken.

Aufgrund der gestiegenen Investitionsvolumen und Kreditaufnahmen steigt die Bedeutung von Finanzierung und Liquidität im Unternehmen an, weshalb dabei bestimmte Risiken im Zusammenhang mit der Liquidität und Finanzierung durch Fremdkapital und Fördermittel gesehen werden (B- und C-Risiken).

3.3 Sonstige Dienstleistungen

3.3.1 Gehry-Tower

Zu den Chancen und Risiken der Gehry-Tower haben sich gegenüber den Ausführungen des Konzernlageberichtes zum 31. Dezember 2022 keine Veränderungen ergeben.

3.4 Fazit – Beurteilung aus Sicht des Vorstands

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

4. Prognosebericht zur Entwicklung im 2. Halbjahr 2023

Gegenüber den im letzten Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2022 angegebenen Prognosen zur Entwicklung der Sparten liegen folgende wesentliche Veränderungen vor:

4.1 Verkehrs- und Transportleistungen

4.1.1 ÜSTRA

Im Hinblick auf das Konzernergebnis geht die ÜSTRA in der Betrachtung des Geschäftsjahrs 2023 davon aus, dass der geplante Jahresfehlbetrag von 135.772 Tsd. € nicht überschritten wird. Aufgrund des Cyber-Angriffs konnte zum Halbjahr 2023 die Vorschau nicht in ihrer üblichen Form erstellt werden. Stattdessen wurde eine Prognose aufgestellt, die sich aus vorhandenen IST-Daten und Simulationsdaten zusammensetzt, so dass sich hier eine höhere Unsicherheit in Bezug auf die tatsächliche Ergebniserwartung ggü. einer Vorschau ergibt. Gemäß dieser Prognose wird unter Beachtung erster Ausgleichszahlungen für das Deutschland-Ticket von einem Verlust in Höhe von -109.097 Tsd. € ausgegangen. Die ungeplanten Erträge führen somit zu einer positiven Planabweichung. Das handelsrechtliche Jahresergebnis wird über den bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Muttergesellschaft der ÜSTRA, der VVG, ausgeglichen.

Die Umsatzerlöse Verkehr können nach der aktuellen Einschätzung aufgrund des eingeführten Deutschland-Tickets unter dem Planansatz (161.364 Tsd. €) liegen. Auf der Kostenseite ist im Gegenzug voraussichtlich mit Kosteneinsparungen im Vergleich zum Planansatz zu rechnen.

Für das Jahr 2023 sind bei der ÜSTRA Investitionen in Höhe von 159.365 Tsd. € geplant, nach Abzug eines geplanten Realisierungsfaktors und des Zuschussanteils beträgt der Eigenanteil 98.083 Tsd. €. In der Vorschau 2023 wird davon ausgegangen, dass Investitionen in Höhe von 97.539 Tsd. € realisiert werden und der Eigenanteil 59.035 Tsd. € beträgt. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit ist die Erneuerung der Fahrzeugflotte inklusive Ladeinfrastruktur.

Die Verzögerungen bei der Umsetzung einzelner für das Jahr 2023 vorgesehener Investitionsmaßnahmen bei der ÜSTRA führen zur Verschiebung in den Jahresscheiben. Im Wesentlichen betrifft dies Maßnahmen für Liegenschaften und zur Erneuerung der Infrastrukturanlagen.

4.2 Sonstige Dienstleistungen

4.2.1 Gehry-Tower

Für das Jahr 2023 wird voraussichtlich der geplante Jahresüberschuss i.H.v. 107 Tsd. € erreicht.

4.3 Konzernprognose

Zusammenfassend wird für eine Konzernprognose aufgrund der Tatsache, dass die ÜSTRA den wesentlichen Teil des Konzerns ausmacht, auf das Kapitel 4.1.1 verwiesen.

Hannover, 30. November 2023

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover
Konzernbilanz zum 30. Juni 2023

AKTIVA

	Anhang Verweis	30.06.2023 Tsd. €	31.12.2022 Tsd. €
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögensgegenstände		7.261	7.328
Sachanlagen	(6.1)	348.411	346.780
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(6.1)	1.933	0
Übrige Finanzanlagen		16.251	15.878
Anlagenwerte		<u>373.856</u>	<u>369.986</u>
Unter Anwendung der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		27.653	28.438
		<u>401.509</u>	<u>398.424</u>
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte		17.999	13.803
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		25.655	11.677
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		53.897	31.587
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(6.2)	100.883	86.897
		<u>198.434</u>	<u>143.964</u>
		<u>599.943</u>	<u>542.388</u>

	Anhang	30.06.2023	PASSIVA 31.12.2022
	Verweis	Tsd. €	Tsd. €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		67.491	67.491
Kapitalrücklage		503.294	463.598
Ergebnisvortrag		-335.175	-296.319
Sonstige Ergebnisbestandteile	(6.3)	30.717	37.794
		<u>266.327</u>	<u>272.564</u>
Langfristiges Fremdkapital			
Pensionsrückstellungen	(6.3)	102.771	95.019
Übrige Rückstellungen	(6.4)	19.593	19.201
Finanzverbindlichkeiten	(6.5)	119.884	67.497
Sonstige Verpflichtungen	(6.6)	41.064	41.792
		<u>283.312</u>	<u>223.509</u>
Kurzfristiges Fremdkapital			
Übrige Rückstellungen	(6.4)	76	50
Finanzverbindlichkeiten	(6.5)	13.476	9.143
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		19.014	21.659
Sonstige Verpflichtungen	(6.6)	17.738	15.463
		<u>50.304</u>	<u>46.315</u>
		<u>599.943</u>	<u>542.388</u>

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover
Konzern-Gesamtergebnisrechnung für die Zeit
vom 1. Januar bis 30. Juni 2023

	Anhang	1.1.-	1.1.-
	Verweis	30.06.2023	30.06.2022
		Tsd. €	Tsd. €
Umsatzerlöse	(6.7)	91.432	85.667
Sonstige betriebliche Erträge	(6.8)	12.670	37.049
Materialaufwand		40.868	35.711
Personalaufwand		75.587	72.910
Abschreibung auf immaterielle Vermögenswerte u Sachanlagen		10.835	10.824
Sonstige betriebliche Aufwendungen		16.230	17.112
Operatives Ergebnis		-39.418	-13.839
Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen nach Steuern		695	619
Übriges Beteiligungsergebnis		81	0
Zinsen und ähnliche Erträge		977	10
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		1.191	361
Übriges Finanzergebnis		-133	-351
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-38.856	-13.572
Ertragsteuern		0	-43
Halbjahresergebnis		-38.856	-13.529
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		<i>-38.856</i>	<i>-13.529</i>
Sonstiges Ergebnis			
In den Folgeperioden nicht erfolgswirksam umzugliederndes Sonstiges Ergebnis			
Neubewertung im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen		-7.076	64.675
Sonstiges Ergebnis		-7.076	64.675
Halbjahresgesamtergebnis		-45.932	-51.146
<i>davon entfallen auf die Eigentümer des Mutterunternehmens</i>		<i>-45.932</i>	<i>51.146</i>
Ergebnis je Aktie (in EUR)			
Unverwässertes Halbjahresergebnis je Aktie		-1,47	-0,51
Verwässertes Halbjahresergebnis je Aktie		-1,47	-0,51

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für die Zeit
vom 1. Januar bis 30. Juni 2023

(in Tsd. €)	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklage	Ergebnis- vortrag	Rücklage für Pensions- verpflich- tungen	Anteils- eigner des Mutter- unter- nehmens Summe
Stand 1. Januar 2022	67.491	415.468	-269.867	-126.822	86.270
Jahresergebnis			-26.452		-26.452
Sonstiges Ergebnis				164.616	164.616
Gesamtergebnis			-26.452	164.616	138.164
Transaktionen mit Eigentümern		48.130			48.130
Verlustübernahme					
Stand 31. Dezember 2022	67.491	463.598	-296.319	37.793	272.563
Stand 1. Januar 2023	67.491	463.598	-296.319	37.793	272.563
Jahresergebnis			-38.856		-38.856
Sonstiges Ergebnis				-7.076	-7.076
Gesamtergebnis			-38.856	-7.076	-45.932
Transaktionen mit Eigentümern		39.696			39.696
Verlustübernahme					
Stand 30. Juni 2023	67.491	503.294	-335.175	30.717	266.327

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover
Konzern-Kapitalflussrechnung zum 30. Juni 2023

	Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Halbjahresergebnis	-38.856	-13.529
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	10.835	10.824
Abnahme(-) / Zunahme der Rückstellungen	1.093	6.079
Aktivierete Eigenleistungen(-)	3	-92
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge(-) / Aufwendungen	-696	-2.317
Saldo der Gewinne(-) und Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	16	1.981
Saldo d. erhaltenen Zinserträge (-) und gez. Zinsaufwendungen	-216	351
Saldo der Erträge(-) und Aufwendungen a. assoziierten Unternehmen	-695	-619
Sonstige Beteiligungserträge	81	0
<i>Zahlungsmittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit vor Veränderungen des Nettoumlaufvermögens</i>	-28.435	2.678
Zunahme(-) / Abnahme der Vorräte, der Forderungen und sonstiger Vermögenswerte, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit bzw. dem Finanzmittelfonds zuzuordnen sind	-41.709	-3.283
Ertragsteueraufwand	0	0
Ertragsteuerzahlungen	0	0
Zunahme / Abnahme(-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstiger Verpflichtungen, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-12.449	-18.641
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-82.593	-19.246
Investitionen(-) in das immaterielle Anlagevermögen	-414	-287
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen	16	5
Investitionen(-) in das Sachanlagevermögen	-13.264	-257
Einzahlungen a. Zuwendungen f. Investitionen i. d. Sachanlageverm.	3.483	5.538
Rückzahlungen von Zuwendungen für Investitionen	0	0
Termingelder mit einer Laufzeit von über 3 Monaten	30.000	-9.000
Abgang von Tochterunternehmen (abzgl. d. abgeg. Liquiditätsbest.)	0	-2.007
Investitionen(-) in das Finanzanlagevermögen	0	-213
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	1.477	0
Erhaltene Zinsen	975	10
Erhaltene Dividenden	0	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	22.273	-6.211
Ergebnisausgleichszahlungen der Unternehmenseigner	28.345	26.346
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	61.193	10.794
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	-4.473	-2.594
Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten i.S. des IFRS 16	-1.243	-1.143
Gezahlte Zinsen	-1.192	-361
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	82.630	33.042
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	22.310	7.585
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	31.587	54.585
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	53.897	62.170
Finanzmittelfonds:		
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten / Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	53.897	62.170
Finanzmittelfonds	53.897	62.170

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, Hannover
Verkürzter Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2023

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Informationen zur Rechnungslegung	21
2.	Bilanzierungs-, Bewertungs-, Berechnungs- und Konsolidierungsmethoden	22
3.	Konsolidierungskreis	24
4.	Konsolidierungsmethoden (einschließlich Equity-Methode)	25
5.	Segmentinformationen 1. Januar bis 30. Juni 2023	26
6.	Angaben zu einzelnen Sachverhalten in der Berichtsperiode	28
7.	Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode	36

1. Allgemeine Informationen zur Rechnungslegung

Die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ÜSTRA) mit Sitz in Hannover/Deutschland, Am Hohen Ufer 6, stellt im Einklang mit §115 WpHG und den Vorschriften des IAS 34 „Zwischenberichterstattung“ einen verkürzten Konzern-Zwischenabschluss für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2023 auf, da die Aktien zum Börsenhandel zugelassen sind. Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board, London (IASB), soweit diese in der EU anzuwenden sind. Auf eine prüferische Durchsicht des Zwischenabschlusses wurde verzichtet. Der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss enthält nicht alle für einen Konzernabschluss zum Geschäftsjahresende erforderlichen Informationen und Angaben und ist daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 zu lesen.

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss der ÜSTRA und ihrer Tochtergesellschaften für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2023 wurde zusammen mit dem Konzern-Zwischenlagebericht durch Zeichnung des Vorstands der ÜSTRA vom 30. November 2023 zur Veröffentlichung freigegeben.

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

Von hervorgehobener Bedeutung für die Lage des Konzerns ist die Durchführung ÖPNV in der Region Hannover durch die Muttergesellschaft ÜSTRA basierend auf dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA), sodass deren Geschäftsaktivitäten und Ergebnisse bedeutende Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Der ÜSTRA Konzern ist zum 30. Juni 2023 in drei übergeordnete Segmente gegliedert:

- Verkehrs- und Transportleistungen
- Beratungs- und Ingenieurleistungen
- Sonstige Dienstleistungen

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

Die Geschäftsentwicklung des ersten Halbjahres 2023 der ÜSTRA wird weiterhin teilweise durch die Folgewirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Wesentliche Veränderungen ergeben sich aus der Einführung des Deutschlandtickets und den Auswirkungen der kritischen Lage in

Osteuropa. Im Segment „Sonstige Dienstleistungen“ ergaben sich bis jetzt keine gravierenden Auswirkungen.

Es besteht weiterhin ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover.

Aufgrund des Cyber-Angriffs bestehen zeitliche Buchungsunterschiede, aufgrund dessen sind die Zahlen zum 30. Juni 2023 nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar. Die Buchungsunterschiede werden sich zum Stichtag 31. Dezember 2023 auflösen.

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

Für die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses wurden die für die Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2022 angewandten Rechnungslegungsmethoden bis auf eine Ausnahme unverändert übernommen.

Zum 30. Juni 2023 wurde eine Immobilie aus den „Grundstücken und Bauten“ in die „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilie“ umgegliedert. Dies begründet sich durch den veränderten Konzernkreis, sodass die Immobilie nur noch an Dritte vermietet ist.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden zunächst zu den Anschaffungskosten.

Mieterlöse aus Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden als sonstige Umsatzerlöse linear über die Mietlaufzeit erfasst. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmieteträge über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 sind eine Reihe neuer oder überarbeiteter Standards und Interpretationen verbindlich anzuwenden; diese haben jedoch keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss:

IFRS/IFRIC	Bezeichnung
IFRS 17	Versicherungsverträge und Änderungen an IFRS 17 Versicherungsverträge
Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2	Angabe von Rechnungslegungsmethoden
Änderungen an IAS 8	Definition von „Schätzungen“
Änderungen an IAS 12	Latente Steuern in Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden aus einer einzigen Transaktion
Änderungen an IFRS 16	Leasingverbindlichkeiten aus einer Sale-and-Leaseback-Transaktion
Änderungen an IAS 1	Langfristige Schulden mit Nebenbedingungen (Covenants) und Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- bzw. langfristig

Neue, aber noch nicht angewendete Rechnungslegungsvorschriften

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

3. Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis stellt sich zusammenfassend zum 30. Juni 2023 wie folgt dar:

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

4. Konsolidierungsmethoden (einschließlich Equity-Methode)

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

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

5. Segmentinformationen 1. Januar bis 30. Juni 2023

	ÜSTRA		Beratungs- und Ingenieur- leistungen		Sonstige Dienst- leistungen		Gesamtbetrag	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Segmenterlöse								
Gesamtumsätze	91.408	83.407	0	2.917	275	608	91.683	86.932
Intersegmentumsätze	0	-116	0	-356	-251	-567	-251	-1.039
Außenumsätze	91.408	83.291	0	2.561	24	41	91.432	85.893
Überleitungen								
Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses / Auftragsfertigung							0	-226
Konzernumsatzerlöse							<u>91.432</u>	<u>85.667</u>
Segmentergebnis	0	-86	0	-1.092	63	426	63	-808
Überleitungen:								
Segmentergebnis							63	-808
a) Abweichende Wertmaßstäbe des Konzernabschlusses								
Auftragsfertigung							0	-11
Nutzungsdaueranpassungen bei Sachanlagen							111	-361
Pensionsverpflichtungen							-814	9.981
Unterschiedsbetrag unter Anwendung des IFRS 16							206	-1.008
Unterschiede bei der Bilanzierung sonstiger Rückstellungen							-5.067	-6.096
Latente Steuern							0	74
							-5.564	2.578
b) Änderung des Konsolidierungskreises							0	4.108
c) Konzernabschlussspezifika							-676	706
d) Ertragsteuern							0	-43
e) Verlustübernahme							-39.696	-20.071
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit							-45.873	-13.529

Die für die vorstehende Segmentberichterstattung maßgebenden Segmentierungs- und Bemessungsgrundlagen sind gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 unverändert. Durch die Veräußerung der TransTecBau und RevCon werden ihre

Geschäftstätigkeiten im Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“ und „Sonstige Dienstleistungen“ bis zum 31. Mai 2022 geführt.

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

Nutzungsdaueranpassungen bei Sachanlagen

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

Pensionsverpflichtungen

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

IFRS 16

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

Unterschiede bei der Bilanzierung sonstiger Rückstellungen

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

Verlustübernahme

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

Änderung des Konsolidierungskreises

Effekte aus der Änderung des Konsolidierungskreises resultierten im Vorjahr aus den Anteilsverkäufen der Anteile an TransTecBau (Segment „Beratungs- und Ingenieurleistungen“) und RevCon (Segment „Sonstige Dienstleistungen“).

6. Angaben zu einzelnen Sachverhalten in der Berichtsperiode

Zusätzliche Erläuterungen zu Finanzinstrumenten

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Klassifizierung und Methoden der Ausbuchung sind identisch zum 31. Dezember 2022.

i. Ansatz und Bewertung

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

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

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

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

ii. Wertminderungen

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

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

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

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

Finanzielle Vermögenswerte mit beeinträchtigter Bonität

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

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

Abschreibung

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

In folgender Tabelle werden die Buchwerte, Wertansätze nach IFRS 9 und beizulegenden Zeitwerte zum 30. Juni 2023/31. Dezember 2022 dargestellt:

	Finanzanlagen		Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente		Sonstige finanzielle Vermögenswerte		Summe	Summe
	30.6.2023 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	30.6.2023 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	30.6.2023 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	30.6.2023 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €	30.06.2023 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
zu fortgeführten Anschaffungskosten	271	170	25.655	11.678	53.897	31.587	100.883	86.897	180.706	130.301
Beizulegender Zeitwert, entspricht dem										
Buchwert	15.980	15.707	0	0	0	0	0	0	15.980	15.707
(davon marktgängige Kapitalanlagen)	(15.980)	(15.598)							(15.980)	(15.598)
Buchwert	16.251	15.877	25.655	11.678	53.897	31.587	100.883	86.897	196.686	146.008

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

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

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

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

Beizulegender Zeitwert

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

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

Im Geschäftsjahr haben keine Umgruppierungen zwischen den Stufen stattgefunden.

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

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

Kreditrisiko

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

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

Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte

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

Da Entgelte für die Erbringung von Personenbeförderungsleistungen in wesentlichem Umfang im Voraus vereinnahmt werden, sind die mit dem operativen Geschäft verbundenen Adressenausfallrisiken insgesamt als nicht signifikant anzusehen. Größere Einzelforderungen

richten sich in der Regel gegen Personen, die der öffentlichen Hand nahestehen und von zweifelsfreier Bonität sind. Bei den übrigen breit gestreuten Debitoren mit privatwirtschaftlichem Hintergrund besteht das Forderungsmanagement im Wesentlichen in der Festlegung von Kreditlinien und einem konsequenten Mahnwesen. Diese Forderungen entfallen im Wesentlichen auf Forderungen aus der Leistungserbringung der TransTecBau und der ÜSTRA Reisen gegenüber fremden Dritten. Eine gesonderte Besicherung durch Versicherungen o. ä. erfolgt indes nicht.

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

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

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

(1) Anlagevermögen

Aus den "Grundstücken und Bauten" wurden 1.932 Tsd. € in "Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien" umgegliedert.

Es handelt sich um eine Immobilie, die nach Veränderung des Konsolidierungskreises ausschließlich an Dritte vermietet ist.

Im Berichtsjahr haben sich die Sachanlagen im Wesentlichen durch die planmäßige Abschreibung verringert. Dem gegenüber standen Zugänge zu den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 13.264 Tsd. €.

Zum Stichtag sind Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 im Sachanlagevermögen von 20.416 Tsd. € (31. Dezember 2022: 21.089 Tsd. €) aktiviert. Ein wesentlicher Teil der Nutzungsrechte entfällt auf den Flächennutzungsvertrag. Der Flächennutzungsvertrag setzt sich aus einer jährlich fixen Vergütung von 1.000 Tsd. € und einer an das Spatenergebnis Stadtbahn geknüpften, variablen Komponente zusammen. Der Vertrag verlängert sich jeweils um ein Jahr, sofern er nicht mit einer Frist von 12 Monaten vor seinem Auslaufen schriftlich gekündigt wird. Aktuell ist keine Kündigung geplant. Daher geht der Konzern von einer Laufzeit von 15 Jahren aus, was der Restlaufzeit des ÖDA entspricht. Gemäß IFRS 16.38 (b) i.V.m. 16.27 (b) sind die variablen Leasingzahlungen im Fall der ÜSTRA nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit zu berücksichtigen und werden weiterhin in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der das eingetretene Ereignis die Zahlung auslöst.

(2) Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 100.883 Tsd. € (Vorjahr: 86.897 Tsd. €) enthalten Termingelder mit einer Restlaufzeit von über drei Monaten in Höhe von 44.000 Tsd. € (Vorjahr: 74.000 Tsd. €).

(3) Pensionsrückstellungen

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt auf der Grundlage eines versicherungsmathematischen Gutachtens. Wie auch bereits im Vorjahr, wurden die Richttafeln 2018 G von K. Heubeck berücksichtigt. Die weiteren bei der Ermittlung der Pensionsverpflichtungen zugrunde gelegten versicherungsmathematischen Bewertungsparameter entsprechen mit Ausnahme des Diskontierungszinssatzes von 3,7 % (31. Dezember 2022: 3,3 %) denen zum 31. Dezember 2022. Zum 30. Juni 2023 ergibt sich ein Gesamtverpflichtungsumfang von 302.522 Tsd. € (31. Dezember 2022: 288.456 Tsd. €). Das vom Verpflichtungsumfang abgesetzte Planvermögen, das im Wesentlichen aus Schuldinstrumenten, Immobilien und Bankguthaben besteht, wird zum 30. Juni 2023 mit 199.751 Tsd. € (31. Dezember 2022: 193.437 Tsd. €) bewertet. Somit ergibt sich eine Netto-Pensionsverpflichtung von 95.618 Tsd. € (31. Dezember 2022: 95.019 Tsd. €). Die verbleibenden Dienstzeitaufwendungen von 3.613 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 3.719 Tsd. €) und Zinsaufwendungen von 5.331 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 2.823 Tsd. €) sind im Personalaufwand enthalten. Aus der Anpassung des

Diskontierungszinssatzes reduziert sich die Pensionsverpflichtung. Der Ausweis aus der Neubewertung (einschließlich versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste) der Auswirkungen der Vermögenswertobergrenze (ohne Berücksichtigung von Nettozinsen, da auf den Konzern nicht anwendbar) und der Erträge aus Planvermögen (ohne Berücksichtigung von Nettozinsen) werden sofort in der Bilanz und in der Periode, in welcher sie anfallen, in einer Rücklage für Pensionsverpflichtungen im sonstigen Ergebnis (debitorisch oder kreditorisch) der Pensionsverpflichtungen erfolgt im sonstigen Ergebnis in Höhe von 7.076 Tsd. €.

(4) Übrige kurz- und langfristige Rückstellungen

Der Posten besteht überwiegend aus Rückstellungen für Vorruhestandsvereinbarungen und drohende Verluste. Die übrigen Rückstellungen befinden sich mit 19.669 Tsd. € auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2022: 19.251 Tsd. €).

(5) Kurz- und Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Im ersten Halbjahr 2023 erfolgte Darlehensaufnahmen in Höhe von 61.196 Tsd. €. Zudem erfolgten planmäßige Tilgungen von 4.473 Tsd. €.

(6) Kurz- und Langfristige sonstige Verpflichtungen

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

Die Leasingverbindlichkeiten betragen zum 30. Juni 2023 20.744 Tsd. € (31. Dezember 2022: 21.664 Tsd. €), davon kurzfristige Leasingverpflichtungen 1.347 Tsd. €.

(7) Umsatzerlöse

	30.06.2023	Vorjahr
	Tsd. €	Tsd. €
Verkehrs- und Transportleistungen	91.408	83.291
Beratungs- und Ingenieurleistungen	0	2.335
Sonstige Dienstleistungen	24	41
	<u>91.432</u>	<u>85.667</u>

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

	30.06.2023	Vorjahr
	Tsd. €	Tsd. €
Linien- und Gelegenheitsverkehr	76.148	64.871
Erträge aus Instandhaltungsvertrag	12.833	11.901
Erträge aus weiterberechneten Kosten	1.320	4.917
Bautechnische Planungs- und Beratungsleistungen	0	2.561
Reklameflächenvermietung	613	650
Mieten und Pachten	378	534
Mieten gem. IAS 40	116	116
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	24	41

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

Sämtliche Umsatzerlöse werden zeitraumbezogen erbracht.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

Der Konzern hat Zuwendungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 10.503 Tsd. € erhalten.

(9) Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen

Beziehungen zur Muttergesellschaft

Die Beziehungen zur Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), Hannover, beschränken sich unverändert auf die typischerweise im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vorzunehmenden organschaftlichen Steuerverrechnungen sowie auf die Ergebnisabführung. Die ÜSTRA hat von der VVG Abschlagszahlungen auf das für das Geschäftsjahr 2023 erwartete handelsrechtliche Jahresergebnis in Höhe von 28.345 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 26.346 Tsd. €) erhalten.

Sonstige Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen

Es wurden Umsatzerlöse in Höhe von 12.833 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 11.901 Tsd. €) aus dem mit der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra), Betreiberin des Schienennetzes, geschlossenen Instandhaltungsvertrag erzielt, der die Inspektion, die Wartung sowie die Instandsetzung der Schieneninfrastrukturanlagen umfasst.

Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur bestehen zwischen ÜSTRA und der Schwestergesellschaft infra gegenseitige Leistungsbeziehungen. Die für den Betrieb der Stadtbahnen notwendigen Schieneninfrastrukturanlagen stehen nicht im Eigentum der ÜSTRA. Diese werden von der infra zur Nutzung für den Fahrbetrieb im Personennahverkehr überlassen. Im Anlagen-Nutzungsvertrag hat sich die ÜSTRA gegenüber der infra verpflichtet, zuzüglich zu einem Fixbetrag von 1.000 Tsd. €, welcher quartalsweise in Höhe von 250 Tsd. € gezahlt wird, einen Betrag von 50,0 % des in der Sparte Stadtbahn erwirtschafteten Gewinns nach Feststellung des Jahresabschlusses an die infra als Pacht zu zahlen. Im Berichtszeitraum sind im Rahmen des mit der infra bestehenden Anlagennutzungsvertrags Nutzungsentgelte in Höhe von 500 Tsd. € gezahlt worden. Die Aufwendungen verteilen sich auf Abschreibungen auf das Right of use in Höhe von 433 Tsd. € und Zinsaufwand in Höhe von 104 Tsd. €.

Unverändert werden innerhalb des Konzernverbunds der VVG Energiebeschaffungen getätigt, die zu einem entsprechenden Materialaufwand in Höhe von 8.259 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 5.978 Tsd. €) führen.

Ferner unterhält der Konzern Beziehungen zur Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e.V., die in erster Linie die Einlage liquider Mittel in das Kassenvermögen betreffen. Die im Berichtszeitraum zugeführten und zur Deckung des Liquiditätsbedarfs für die laufenden Pensionszahlungen bestimmten Bareinlagen in Höhe von 5.986 Tsd. € (Vergleichszeitraum: 5.597 Tsd. €) führen zu einer entsprechenden Reduktion der Pensionsrückstellungen und haben damit keine Ergebnisauswirkungen. Darüber hinaus bestehen zur Versorgungseinrichtung laufende Geschäftsbeziehungen aus der Anmietung von Räumlichkeiten und der Weiterbelastung von Kostenanteilen, die sich hinsichtlich des Umfangs und der Bedingungen gegenüber dem Geschäftsjahr 2022 nicht wesentlich verändert haben.

7. Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode

Im November 2023 hat die Regionsversammlung die Zusammenführung der ÜSTRA und der regiobus Hannover GmbH zum, 1. Januar 2025 beschlossen. Zum heutigen Zeitpunkt lassen sich die Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des ÜSTRA Konzerns nicht abschätzen, da vertragliche Konstrukte noch nicht abgeschlossen sind.

Hannover, den 30. November 2023

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Hannover, den 30. November 2023

ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

gez. Elke van Zadel

gez. Denise Hain

gez. Regina Oelfke