

Jahresabschluss 2019

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Kennzahlen und sonstige Angaben in Anwendung von § 96a Abs. 1 Nr. 9 i. V. m. § 99 Abs. 2 und 3 Sächsische Gemeindeordnung gemäß den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages

Kennzahlenübersicht

		2019	2018	2017
Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme	%	22,3	23,6	24,2
Deckung der langfristigen Aktiva durch Eigenkapital	%	23,1	24,3	25,1
Deckung der langfristigen Aktiva durch langfristig verfügbare Mittel	%	82,6	77,1	77,0
Erhaltene zweckgebundene Fördermittel für Investitionen	TEUR	39.157	32.511	35.088
Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger	TEUR	58.437	52.264	49.340
Umsatzerlöse	TEUR	147.752	141.048	135.009
Betriebsergebnis *)	TEUR	3.667	4.066	2.993
Beteiligungsergebnis	TEUR	525	784	1.193
Finanzergebnis	TEUR	-4.085	-4.698	-4.033
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	TEUR	0	0	0
Kostendeckungsgrad gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	%	72,1	73,3	73,7
Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	TEUR	-28.289	-29.894	-24.499
Investitionen	TEUR	78.493	63.895	48.802
Anzahl Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt		886	875	898

*) Ergebnis nach Steuern abzüglich Finanz- und Beteiligungsergebnis

Plan/Ist-Vergleich

in TEUR

	Plan 2019	Ist 2019	Abweichung
Erlöse Linienverkehr § 42 PBefG	106.793	103.212	-3.581
Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr	10.410	10.137	-273
Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen gemäß SGB IX	3.808	3.908	100
Erträge gemäß § 43 und § 46 PBefG	500	529	29
Sonstige Verkehrserlöse	4.119	4.762	643
Erlöse aus Vermietung, Verpachtung und Nutzung	10.013	10.372	359
Umsatzerlöse mit Tochtergesellschaften (ohne Vermietung und Verpachtung)	13.825	13.613	-212
Sonstige Umsatzerlöse	1.431	1.748	317
Erlöse aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (inklusive Ausgleich für Finanzierungsmehraufwendungen) und Verkehrsverträgen	53.208	56.057	2.849
Sonstige Erträge	6.323	8.440	2.117
Materialaufwand	114.871	116.393	1.522
Personalaufwand	45.103	43.925	-1.178
Abschreibungen	27.759	27.212	-547
Zinsaufwand	5.721	4.357	-1.364
Investitionen	100.078	78.493	-21.587

Inhaltsverzeichnis

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2019	Seite	2
Lagebericht	Seite	5
Bilanz	Seite	24
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite	26
Anhang	Seite	27
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite	40
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	Seite	42

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2019

der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Der Aufsichtsrat hat seine Überwachungs- und Beratungspflichten gegenüber der Geschäftsführung entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und dem Gesellschaftsvertrag uneingeschränkt wahrgenommen.

Er hat sich im Geschäftsjahr 2019 mittels regelmäßiger und umfassender Berichterstattung durch die Geschäftsführung über die Lage und die Geschäftsentwicklung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und deren Tochtergesellschaften informiert. In diesem Zusammenhang hat er sich von der Geschäftsführung zu wesentlichen Geschäftsvorfällen berichten lassen, Berichte abgefordert und einschlägige Beschlüsse gefasst. Darüber hinaus hat sich der Vorsitzende des Aufsichtsrates auch außerhalb von Sitzungen von der Geschäftsführung zu Einzelsachverhalten berichten lassen.

Im Geschäftsjahr 2019 haben vier ordentliche Sitzungen sowie drei außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats stattgefunden. Drei Beschlüsse wurden im schriftlichen Verfahren herbeigeführt. Der Aufsichtsrat hat im Weiteren im Rahmen einer Klausur eine Sondersitzung durchgeführt.

Themenschwerpunkte waren:

1. Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018
2. Wirtschaftsplanung für 2020 sowie mittelfristige Wirtschaftsplanung für 2021 und die Folgejahre der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und die Planung der LVB-Gruppe für diesen Zeitraum
3. Beteiligungsmanagement und fortlaufende Berichterstattung zum Risikomanagement
4. Berichterstattung über die wirtschaftliche Lage der LVB-Gruppe
5. Investitionen (Fahrzeugbeschaffung, Fahrausweisautomaten, mobile Vertriebstechnik)
6. Finanzierung der Verkehrsleistung sowie Bund- und Länderfinanzierung
7. Bericht zur Umsetzung Auswirkungen des Beschlusses der Ratsversammlung der Stadt Leipzig zur Begrenzung der Fahrpreiserhöhung („Tarifmoratorium“) für die Jahre 2019 und 2020
8. MDV-Angelegenheiten (Anpassung Gesellschaftsvertrag sowie Einführung Azubi-Ticket und Schüler-Freizeit-Ticket)
9. Bundesweite Vernetzungsinitiative des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen „Mobility inside“
10. Weitere Impulse für das Kerngeschäft LVB:
 - Fortschreibung Nahverkehrsplan,
 - Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform Leipzig mobil,
 - Kooperation mit dem Max-Planck-Institut,
 - Arbeitgeberattraktivität sowie Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen (inklusive Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung und deren Maßnahmen zur Verbesserung)
11. Umsetzung strategischer Konzepte:
 - Vorbereitung der Technologieeinführung Elektrifizierung Bus,
 - Vorbereitung der Ersatzbeschaffung Normal- und Gelenkbusse,
 - Vorbereitung der Vergabe von Busleistungen an Subunternehmer,
 - Liegenschaftskonzept LVB 2030 – Teil 1
12. Anpassung der Geschäftsordnung der Geschäftsführung inklusive Geschäftsverteilung
13. Anpassung der Gesellschaftsverträge der Tochtergesellschaften LSVB, LAB, LSB, LTB
14. Tarifangleichung LVB, LSVB, LeoBus an den TV-N Sachsen
15. Festlegung der Frauenquoten für die Besetzung im Aufsichtsrat und der Geschäftsführung
16. Evaluation der Aufsichtsratsstätigkeit.

Darüber hinaus besteht ein Präsidial- und Beteiligungsausschuss, welcher im Geschäftsjahr 2019 zu sieben Sitzungen zusammenkam und die ihm zugewiesenen Themen für den Aufsichtsrat vorbereitet hat. Der Finanz- und Bauausschuss trat zu drei Sitzungen sowie die zeitweiligen Ausschüsse des Aufsichtsrates „Technologieeinführung E-Bus“ und „Struktur LVB-Gruppe“ traten zu je einer Sitzung zusammen und haben die ihnen zugewiesenen Themen für den Aufsichtsrat vorbereitet.

Im Nachgang der im Jahr 2019 erfolgten Stadtratswahlen fand ein Wechsel auf Seiten der Anteilseignervertreter statt.

Folgende Aufsichtsräte sind zum 30. September 2019 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

- Stefan Georgi
- Axel Dyck
- Daniel von der Heide
- Manfred Rauer.

Folgende Anteilseignervertreter wurden zum 1. Oktober 2019 in den Aufsichtsrat entsandt:

- Michael Weickert
- Christian Kriegel
- Kristina Weyh
- Christopher Zenker.

Die Stadt Leipzig hat Grundsätze und Standards der Unternehmenssteuerung und der Unternehmensführung für kommunale Unternehmen in Anlehnung an den Deutschen Corporate Governance Kodex für börsennotierte Unternehmen und den Public Corporate Governance Kodex für Beteiligungsunternehmen des Bundes sowie nach den Empfehlungen des Präsidiums des Deutschen Städtetages entwickelt. Diese wurden mit Ratsbeschluss RBV-1843/13 vom 11. Dezember 2013 im „Leipziger Corporate Governance Kodex“ (LCGK) niedergelegt, dessen Inhalte weit überwiegend Bestandteil des Gesellschaftsvertrages der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH sind.

Der Aufsichtsrat hat gemeinsam mit der Geschäftsführung gem. § 19 LVB-GesV über die Einhaltung der Regelungen des Teil III LCGK für das Geschäftsjahr 2019 berichtet. Des Weiteren berichtet der Aufsichtsrat, dass für das Geschäftsjahr 2019 kein Aufsichtsrat Interessenkonflikte i. S. v. § 18 Abs. 1 lit. b LVB-GesV gegenüber dem Aufsichtsrat angezeigt hat. Eine Beauftragung von Aufsichtsratsmitgliedern durch die Gesellschaft im Rahmen von Berater- oder sonstigen Dienstleistungs- und Werkverträgen ist im Geschäftsjahr 2019 nicht erfolgt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 sowie Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019 wurden von der zum Abschlussprüfer bestellten Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Leipzig geprüft. Die Jahresabschlussprüfung erstreckte sich auch auf die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach § 53 HGrG. Im Ergebnis der Prüfungen wurde jeweils der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates teilgenommen und dem Aufsichtsrat über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und Nachfragen beantwortet. Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht der Deloitte GmbH über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2019 sowie des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2019 zur Kenntnis. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung erhebt der Aufsichtsrat keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 festzustellen und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019 zu genehmigen.

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie der Geschäftsführung für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und spricht allen Beteiligten seine ausdrückliche Anerkennung für die erfolgreiche Tätigkeit aus.

Leipzig, 18. Mai 2020

Torsten Bonew
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

1 Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Als Teil der Leipziger Gruppe sorgen die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig (LVB), gemeinsam mit den Stadtwerken Leipzig GmbH, Leipzig (Stadtwerke), und den Kommunalen Wasserwerken Leipzig GmbH, Leipzig (Wasserwerke), dafür, dass täglich für alle Menschen in der Region Wasser, Energie und **Mobilität verfügbar** sind.

Die LVB gestalten den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Leipzig und sorgen für eine Anbindung an die S-Bahn sowie für die Verkehrsangebote in den angrenzenden Landkreisen. Dabei werden unternehmerische Entscheidungen gemäß dem gesellschaftlichen Auftrag unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Ziele, ökologischer Aspekte und sozialer Grundsätze getroffen. Die LVB stellen mit ihren Angeboten eine attraktive und umweltschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und etablieren sich als **der multimodale Mobilitätsdienstleister** in Leipzig. Für die gestiegenen und anspruchsvollen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen bieten die LVB maßgeschneiderte Angebote zur Fortbewegung mit Straßenbahn und Bus sowie integrieren Taxi, Leihauto und -fahrrad. Darüber hinaus werden Zusatz- und Ergänzungsverkehre als Erweiterung zum Linienverkehr auf der Grundlage gesonderter Beauftragungen angeboten sowie neue Mobilitätsangebote, wie das im Geschäftsjahr gestartete Angebot „Flexa“, erprobt. Das Angebot wird ergänzt durch umfassende Mobilitätsinformationen, auch für andere Anbieter, und die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken.

Die LVB und ihre Tochterunternehmen bilden eine leistungsfähige und auf die Erbringung der Verkehrsleistung fokussierte **Unternehmensgruppe**, in der die LVB steuernde und koordinierende Aufgaben innehaben und die unternehmerische Verantwortung für das Kerngeschäft Mobilität tragen. Die auf den Fahrdienst, die Instandhaltung und verkehrsnahen Serviceleistungen spezialisierten Tochterunternehmen erstellen in ihrem Auftrag alle notwendigen Leistungen zur Erbringung des umfangreichen Nahverkehrsangebots. Die Tochterunternehmen bieten darüber hinaus in beschränktem Umfang auch Produkte aus den Bereichen Schienenbahnen, Netzinfrastruktur und infrastrukturelle Dienstleistungen für externe Kunden an. Mit der Vermarktung ihrer Kompetenzen an Dritte tragen sie zur Kostendeckung innerhalb der Unternehmensgruppe bei, können vorhandene Ressourcen besser ausnutzen und erhalten marktwirtschaftliche Impulse sowie Know-how für die Leistungserstellung. Darüber hinaus werden Dienstleistungen im Bereich Services für andere Unternehmen der Leipziger Gruppe erbracht.

Die **Finanzierung** der LVB als öffentliches Nahverkehrsunternehmen stützt sich auf unterschiedliche Finanzierungsquellen. Die Linieneinnahme sowie die Ausgleichszahlungen gemäß Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (VLFV) gehören zu den zentralen Einnahmequellen. Daneben stehen die Finanzierungs- und Förderinstrumente des Landes, der Kommune und der Aufgabenträger zur Verfügung. Auf Bundesebene sind angesichts der Klimaschutz-Erfordernisse Regionalisierungsmittel und die Förderung des Bundes über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erheblich aufgestockt worden. Mit dem Bekenntnis des Freistaates Sachsen zu den florierenden Oberzentren Leipzig und Dresden geht die Erwartung einher, die Fördermittelausstattung einem steigenden Investitionsbedarf im wachsenden ÖPNV entsprechend weiterzuentwickeln. Absehbar führen die derzeitigen angebots- und preispolitischen Zielsetzungen auch zu Finanzierungsbedarfen für steigende Betriebskosten. Im Zusammenwirken von Bund, Freistaat Sachsen und Stadt Leipzig sowie dem eigenen Effizienzbeitrag der LVB-Gruppe liegt die Chance, den ÖPNV zukunftssicher auszugestalten und seiner Bedeutung als Lösungsbaustein für den Lebensraum und Wirtschaftsstandort Rechnung zu tragen.

Zugleich konnte ein Anstieg des kommunalen Finanzierungsbeitrags innerhalb der Leipziger Gruppe unter anderem durch die Preisanpassungen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund sowie Konsolidierungsanstrengungen der LVB in den vergangenen Jahren gebremst werden. Das im Stadtrat beschlossene Tarifmoratorium und Nachhaltigkeitssze-

nario braucht angepasste Finanzierungsquellen. Der mit der LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig (LVV), und der Stadt Leipzig geschlossene VLFV umfasst für das Bediengebiet der Stadt Leipzig deshalb ein Volumen von Mio. EUR 54,0. Dabei löst der für 2019 neu festgelegte Höchstbetrag auch Finanzierungsvereinbarungen ab, die in den vergangenen Jahren zusätzlich zum VLFV bestanden. In der Kombination von Produktivitätssteigerungen, höherer Linieneinnahme und VLFV konnte eine Auskömmlichkeit für das Geschäftsjahr sichergestellt werden.

1.2 Ziele und Strategien

Die Stadt Leipzig und die Leipziger Gruppe sind aufgrund der dynamischen Bevölkerungsentwicklung sowie der sich ändernden Bedürfnisse der Menschen, Bürger und Kunden erheblich gefordert. Für die urbane Mobilität erfordert dies ganzheitliche Konzepte und eine angemessene finanzielle Ausstattung des kommunalen Verkehrsunternehmens. Um die Handlungsoptionen im Spannungsfeld von Erhaltung des Verkehrsflusses für Bürger und Wirtschaft, Erreichung von Umweltzielen und Aufzeigen von Finanzierungs Konsequenzen sichtbar zu machen, wurden verschiedene Mobilitätsszenarien entwickelt, die dem Wachstum der Stadt Rechnung tragen sollen. Mit der Grundsatzentscheidung der Ratsversammlung vom 27. September 2018 zum **Nachhaltigkeitsszenario** als favorisierte Variante wurde zudem die Basis geschaffen, den komplexen Fragestellungen der zukünftigen Mobilitätsströme in der Stadt zu begegnen. Ziel ist eine autoarme Innenstadt mit einer Priorisierung von ÖPNV und der Stärkung des Umweltverbundes. Die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch seine Beschleunigung und eine Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten durch Verdichtung und Barrierefreiheit stehen ebenso im Fokus wie die Erhöhung von Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit. Den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu begleiten und ihnen adäquate Angebote zu unterbreiten, ist und bleibt Anspruch der LVB. Dies folgt der zielstrebigen Wachstumsstrategie und geht einher mit den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der Stadt Leipzig.

Nachdem bereits mit dem Beschluss zum Nachhaltigkeitsszenario der Mobilitätsstrategie 2030 wichtige Weichen für eine Stärkung des ÖPNV gestellt wurden, fand auch die **2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans** der Stadt Leipzig in der Ratsversammlung am 18. Dezember 2019 eine breite Mehrheit. Der hohe Stellenwert, den der öffentliche Nahverkehr als wichtiger Baustein einer Verkehrswende in der Stadtpolitik genießt, wurde damit deutlich zum Ausdruck gebracht. Die Beschlussfassung beinhaltet auch eine Vielzahl von Änderungsanträgen, die auf eine weitergehende Erhöhung der Mindeststandards für das Angebot sowie auf die vollständige Erhaltung und einen umfassenderen Ausbau der Gleisnetzinfrastuktura abstellen. Infolge dessen wird auch der Finanzierungsbedarf der Verkehrsbetriebe ansteigen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans greift die Leitplanken des Nachhaltigkeitsszenarios auf und definiert eine Reihe konkreter Ausbaumaßnahmen im ÖPNV. Einen zentralen Baustein des ÖPNV-Ausbaus bilden die Modernisierung und die Erweiterung des Straßenbahnnetzes. Dieser Netzausbau erfolgt modular, um die Aussteuerung der konkreten Maßnahmen jederzeit orientiert an der Wachstumsentwicklung, den konkreten Zielen und den gegebenen Möglichkeiten vornehmen zu können. Es werden vier konkrete Ausbaupakete als „Module“ vorgesehen und unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Reifegrade geplant und zur Umsetzung vorbereitet. Auf dieser Grundlage wurde 2019 zwischen der Stadt Leipzig (VTA), den Leipziger Stadtwerken, den Leipziger Wasserwerken und der LVB das **„Basismodul zur Modernisierung der Hauptachsen“** im Bestandsnetz der Straßenbahn abgestimmt. Es bildet dabei eine unverzichtbare Voraussetzung für alle anderen Module und vollzieht das bereits realisierte starke Bevölkerungswachstum der letzten Jahre nach. Nur mit einer Sicherung des Bestandsnetzes und der Herstellung seiner grundhaften Leistungsfähigkeit lassen sich Erweiterungen wirkungsvoll umsetzen. Die Umsetzung des Basismoduls soll ab 2021 nahtlos nach den für 2020 geplanten Großvorhaben starten und bis 2030 abgeschlossen sein. Bestandteil sind insgesamt etwa 70 komplexe Investitionsprojekte. Die erforderliche Priorisierung erhielt das Programm mit der Integration in die Wirtschaftspläne der Kommunalunternehmen für 2020 ff. und durch die Aufnahme im Zeit- und Maßnahmenplan zur Umsetzung des Nachhaltigkeitsszenarios für den Stadtrat. Die Leipziger Verkehrsbetriebe werden nun federführend die Einleitung des Antragsverfahrens bei den Fördermittelgebern Bund und Land einleiten und sich gemeinsam mit der Stadt Leipzig beim Freistaat Sachsen für eine Ko-Förderung der städtischen Anteile über die Richtlinie für den kommunalen Straßenbau einsetzen.

Zur Absicherung des Beitrags der LVB wurde die LVB-Gruppe durch eine Reorganisation im Zuge der Umsetzung der **Unternehmensstrategie „Fokus 25“** in den vergangenen Jahren neu aufgestellt. Die strukturelle Basis war somit vorhanden, um erneut Handlungsweisen zu hinterfragen und Teile der Abläufe und Produktion einfacher, anders und besser auszugestalten. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, den eigenen Ergebnisbeitrag der LVB abzusichern und zugleich die damit einhergehenden Chancen zu nutzen, wurde das **Wachstumsprogramm „einfach.anders.besser“** initiiert. Das Programm wurde im Geschäftsjahr als Stab der Geschäftsführung in der LVB-Organisation verankert. Damit werden die identifizierten Handlungsfelder noch zügiger und wirksamer bearbeitet, um die Programmziele schneller zu erreichen. Ab dem Jahr 2020 sollen die erarbeiteten Maßnahmen ihre Wirkung entfalten. Im Geschäftsjahr nahm zudem die strukturelle Weiterentwicklung der LVB weiter Form an. Um auf veränderte Rahmenbedingungen und neue Herausforderungen erfolgreich reagieren zu können, wurden insbesondere die Unternehmensbereiche Marketing und Betriebssteuerung neu aufgestellt.

Auch unter sich ändernden Rahmenbedingungen stehen die LVB weiterhin für **umweltfreundliche und klimabewusste Mobilität**. Die Straßenbahn als Rückgrat der Elektromobilität in Leipzig punktet mit ihrem niedrigen Energieverbrauch. Fahrgäste der LVB sind in ihr durchschnittlich so effizient unterwegs, wie mit einem Dieselfahrzeug, welches unter 1,5 Liter auf 100 Kilometern verbraucht. Trotz dieses beeindruckenden Wertes arbeiten die LVB an einer weiteren Absenkung des spezifischen Energieverbrauchs in allen Bereichen. Entsprechend den Unternehmenszielen wird im Rahmen eines zertifizierten Energiemanagements aktiv beobachtet und gesteuert. Seit 2018 beziehen die LVB zudem zu 100 % Ökostrom. So werden das Straßenbahnnetz, die Infrastruktur und die Liegenschaften ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt. Das Zertifikat für die Stromlieferung bestätigt, dass die Energieerzeugung in nachhaltigen Wasser- und/oder Windkraftanlagen erfolgt, die moderne Umweltstandards erfüllen und die an das europäische Stromnetz angeschlossen sind. Die Ökostrom-Herkunftsnachweise werden nicht von der physikalischen Stromlieferung getrennt. Eine ununterbrochene vertragliche Lieferkette von der Ökostromerzeugung bis zum Verbraucher des Ökostroms wird ebenso wie die Entwertung über das Ökostrom-Herkunftsnachweisregister des Umweltbundesamtes bestätigt. Damit verbessern die LVB die Kohlendioxidbilanz der Stadt, der Unternehmensgruppe und die ihrer Fahrgäste.

Neben der wachsenden Stadt Leipzig sowie den strategischen Herausforderungen gewinnt die **zunehmende Digitalisierung** mehr und mehr an Bedeutung. Die LVB tragen dieser Entwicklung mit ihrer strategischen Ausrichtung Rechnung. Vor diesem Hintergrund initiieren beziehungsweise beteiligen sich die LVB vermehrt an übergreifenden Projekten, in die immer stärker auch Projektpartner mit spezifischen Expertisen einbezogen werden. Integrierte Planung von Mobilitätsangeboten, Digitalisierung verbunden mit neuen verfügbaren Technologien für kundenorientierte Mobilität nutzbar zu machen, sich wandelnde Anforderungen im Umfeld des Arbeitsplatzes im Zuge moderner digitaler Arbeitswelten oder auch die Vernetzung von vorhandenen Mobilitätsangeboten – auch überregional sind nur einige wichtige Themenfelder, die in diesen Projekten erschlossen werden sollen. Ergebnisse dieser Projekte helfen den Leipziger Verkehrsbetrieben auf die neuen Herausforderungen adäquat reagieren zu können und somit nachhaltig neue Ergebnisbeiträge zu erbringen bzw. vorhandene absichern zu können.

Die LVB haben auf Basis einer Kooperation mit dem renommierten Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation ein gemeinsames Labor für die Mobilität der Zukunft in Leipzig gegründet, welches im Januar 2019 seine Arbeit aufnahm. Unter der Bezeichnung **„Mobilitätsfabrik“** arbeiten räumlich im Umfeld der Start-up-Szene von Leipzig Softwareentwickler, Wissenschaftler und Produktentwickler gemeinsam an neuen digitalen Mobilitätslösungen. Die LVB bringen in dieses Labor die Ressourcen aus dem Fördermittelprojekt „Intermodales Routing unter Einbindung von Ridepooling-Angeboten“ des Green City Plans ein. Das Max-Planck-Institut steuert mathematische und physikalische Forschungsergebnisse bei, auf deren Grundlage Softwarelösungen für die LVB entwickelt werden. Für die App „Leipzig mobil“ wurde an der Implementierung eines intermodalen Routings gearbeitet. Die multimodale Plattform wird dabei technisch in die Lage versetzt, die verschiedenen Verkehrsmittel nicht nur getrennt voneinander zu beauskunften, sondern auch innerhalb eines Angebotes sinnvoll miteinander zu kombinieren. Erste Anwendung fanden die Entwicklungen der Mobilitätsfabrik bei dem neu gestarteten Mobilitätsangebot „Flexa“.

Mit der **Branchenplattform „Mobility inside“** stellen sich die etablierten Verkehrsunternehmen in Deutschland dem Eintritt neuer Teilnehmer auf dem Markt für Mobilitätsdienstleistungen, indem sie Kunden ansprechen und digitale Plattformen neu organisieren. Für die ÖPNV-Unternehmen ergibt sich damit die Anforderung, ihre starke Stellung im Mobilitätsmarkt unter Nutzung digitaler Schnittstellen zu festigen. Dabei können die ÖPNV-Unternehmen dank ihrer enormen Marktpräsenz vom Ballungsraum bis hin zum schwach besiedelten ländlichen Raum digitale Angebote tief in der Bevölkerung verankern. So können weiterhin lokale Angebote, wie zum Beispiel von Car- und Bikesharing-Anbietern kundenfreundlich integriert und nutzbar gemacht werden. Im Interesse des Kunden können zukünftig Angebote intermodal und überregional über die Grenzen der Verkehrsverbünde hinweg buchbar und mit einem Preis versehen werden. Die Leipziger Verkehrsbetriebe beteiligen sich dabei als einer der Initiatoren an diesem Projekt.

Im Leipziger Nordraum ergeben sich aufgrund der dynamischen Entwicklung und der Prägung durch die angesiedelten Unternehmen und der damit verbundenen Struktur spezifische Anforderungen an die Mobilität. Aktuell verfügbare ÖPNV-Angebote können diese Anforderungen (z. B. 24/7-Mobilität) nicht vollumfänglich abbilden, sodass neue Lösungen entwickelt werden müssen, um dem Bedarf an Mobilität im Leipziger Nordraum gerecht zu werden. Dazu hat die LVB das **Projekt „ABSOLUT“ fortgeführt**. Ziel ist es, eine integrierte und vernetzte 24/7-Mobilität im Industriepark Leipzig Nord (IPN) durch automatisiert fahrende Busshuttle zu installieren sowie die flexible, zuverlässige und sichere Bedienung von tageszeitlich und mengenmäßig stark schwankender Nachfrage mittels ÖPNV zu entwickeln. Damit verbunden sind im Ergebnis eine Leitstelle für autonomes Fahren und die Ausprägung der Leipziger Kundenplattform für Mobilität zur Verarbeitung der Fahrtwünsche. Als Mobilitätsdienstleister der Stadt engagieren sich die LVB dabei als Konsortialführer.

Im Rahmen des Interreg-Central-Europe-Programms beteiligen sich die LVB als Lead Partner gemeinsam mit den Projektpartnern Stadt Leipzig (Verkehrs- und Tiefbauamt) und Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV) am **EU-Projekt „LOW-CARB“**. Hauptziel ist es, eine integrierte Verkehrsplanung zu fördern, die gleichzeitig zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor beiträgt. Für die Erarbeitung der Maßnahmenpläne und die Umsetzung erster Ergebnisse wurde der Nordraum Leipzigs mit seiner wirtschaftlichen Bedeutung für die Stadt und das Umland als Untersuchungsgebiet ausgewählt. Insgesamt sollen die in LOW-CARB entwickelten Strategien und Maßnahmen helfen, das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen besser auf die Nachfrage abzustimmen, Verknüpfungsmöglichkeiten noch besser zu nutzen sowie die Attraktivität und Rentabilität des ÖPNV zu erhöhen, und damit letztlich zur verstärkten Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel beitragen.

Im Rahmen der Förderrichtlinie „Zukunftsfähige Unternehmen und Verwaltungen im digitalen Wandel“ des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales führen die LVB gemeinsam mit der INPUT Consulting gGmbH das **Projekt „MADAM“** (Mobile Arbeit wird digital – Digitale Arbeit wird mobil) durch. Ziel ist es, die Fragestellung zu beantworten, wie technologische Neuerungen das Arbeitsumfeld der Mitarbeiter verbessern können. Das Projekt berücksichtigt die besonderen Rahmenbedingungen und Herausforderungen kommunaler Verkehrsbetriebe in Digitalisierungsprozessen bei der Entwicklung sozialer Innovationen. Das Vorhaben ist damit ein Leuchtturmprojekt für eine gute, innovative und passgenaue Gestaltung der neu entstehenden digitalisierten Arbeitswelt.

Neben diesen wesentlichen Pilotprojekten nutzen die Leipziger Verkehrsbetriebe die Chancen der Digitalisierung auch in Bezug auf die Optimierung von Geschäftsprozessen und beschreiten zudem einen Wandel in der Arbeitswelt. So kommen zum Beispiel im Anlagenmanagement und in der Unternehmenssteuerung entsprechende Lösungen zur Anwendung. Mit der Implementierung eines Betriebshofmanagementsystems wird zukünftig ein wesentlicher Meilenstein erreicht.

Das Bekenntnis der Stadt Leipzig zum ÖPNV und die Durchführung innovativer Projekte beflügeln zugleich die Unternehmensgruppe als Organisation. Mobilität weiterzudenken, neue Produkte und ergänzende Dienstleistungen zu konzipieren und diese auszuprobieren, auch im Denken und Handeln agil zu sein, stellen zukünftig wesentliche Bestandteile einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung dar.

1.3 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Während die **gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen** im Frühjahr 2019 noch der Konjunkturlaute standhalten konnten, zeichnet sich seit Herbst 2019, mit Ausblick auf 2020, sowohl ein Rückgang der Geschäftslage als auch der Geschäftserwartungen ab. Die deutsche Wirtschaft befindet sich nach Jahren des Aufschwungs auf rückläufigem Niveau, welches laut IHK-Geschäftsklimaindex bis auf den Stand des Jahres 2016 sinken könnte. Dennoch bleiben die Personalplanungen der Unternehmen der Region weiterhin überwiegend expansiv, sodass insbesondere der private Konsum dieser Entwicklung derzeit nicht folgt.

Die gute und kooperative Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) sorgt für einen attraktiven **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Mitteldeutschland**. Die LVB konnten für das abgelaufene Geschäftsjahr 153 Mio. Fahrgäste vermelden. Das gesteigerte Bewusstsein für ÖPNV ist nicht zuletzt auch auf die andauernden gesellschaftlichen Debatten zu Themen wie Umweltbewusstsein und Klimaschutz sowie Mobilität der Zukunft zurückzuführen. Mit dem finalen Beschluss der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig ist ein weiterer wichtiger Grundstein gelegt worden, um sowohl die gesteckten ökonomischen als auch ökologischen Ziele zu erreichen und den ÖPNV in seiner zentralen Bedeutung, entsprechend der steigenden Anforderungen und Bedarfe, wachsen zu lassen.

Planungssicherheit ist hinsichtlich der Beauftragung der Verkehrsleistung gegeben. Mit Beschluss des Leipziger Stadtrats vom 28. Oktober 2009 erhielten die LVB eine **Betrauung zur Erbringung von Verkehrsleistungen** auf dem Gebiet der Stadt Leipzig. Nachdem der Stadt Leipzig im Rahmen einer Zweckvereinbarung die Aufgabenträgerschaft für gebietsüberschreitende Busverkehrsleistungen übertragen worden ist, wurden die LVB mit Gesellschafterweisung vom 16. Dezember 2013 ergänzend zur bisherigen Betrauung mit Verkehrsleistungen in der Stadt Leipzig zusätzlich mit der Erbringung von Verkehrsleistungen für gebietsüberschreitende Busverkehre zwischen der Stadt Leipzig und den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen betraut. Für die Erbringung dieser Verkehre erhalten die LVB jeweils jährlich einen Finanzierungsbetrag direkt von der Stadt Leipzig, die sich wiederum aus den Landkreisen refinanziert.

1.4 Geschäftsverlauf

Neben der weiteren Inbetriebnahme von Straßenbahnfahrzeugen des Typs „XL“ zählte insbesondere die Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Tarifmoratoriums und der Start des neuartigen Mobilitätsangebotes „Flexa“ zu den **Schwerpunkten des Geschäftsjahres**. Darüber hinaus trägt die fortlaufende Erneuerung von Streckenabschnitten zu einer hohen Akzeptanz des ÖPNV bei und senkt Zugangsbarrieren weiter ab. Damit sind weitere Schritte für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit des ÖPNV in Leipzig gelungen.

Zum 1. August 2019 haben die Unternehmen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund ihre Tarife angepasst. Dabei wurden die Preise in der Zone 110 in Folge eines Beschlusses des Stadtrates der Stadt Leipzig zu einem **Tarifmoratorium für die Jahre 2019 und 2020** im Geschäftsjahr nicht erhöht.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe erproben mit dem **Mobilitätsangebot „Flexa“** eine neue Form der vernetzten Mobilität im Leipziger Norden. Mit dem Pilotbetrieb, der im Oktober 2019 gestartet wurde, ergänzen die LVB ihr Angebot in den Stadtteilen Wiederitzsch, Breitenfeld und Lindenthal. Damit wird erstmals eine Tür-zu-Tür-Bedienung auf Bestellung eingeführt und eine einfache und bequeme Erreichbarkeit der nächsten Umsteigehaltstelle zu S- oder Straßenbahn angeboten. Dazu verkehren derzeit vier Kleinbusse und bedienen insgesamt 108 Haltepunkte und Haltestellen. Entwickelt wurde die digitale Plattform mit Unterstützung des Max-Planck-Instituts für Dynamik und Selbstorganisation.

In der ersten Hälfte des Geschäftsjahres war die **Personalsituation im Fahrservice** weiterhin angespannt. Um dem zu begegnen, wurde die Besetzung offener Stellen weiter vorangetrieben. Entlastend auf die Personalsituation wirkte dabei die hohe Einsatzbereitschaft freihabender und flexibler Mitarbeiter im Fahrdienst. Nichtsdestotrotz konnte die vorgesehene Verkehrsleistung nicht komplett erbracht werden und einige Linien mussten länger als geplant in der Taktung des Ferienfahrplans verkehren.

Trotz der verkehrlichen Herausforderungen und der unvermeidbaren Fahrtausfälle durch nicht besetzte Fahrerstellen sind die Leipziger Verkehrsbetriebe erstmals als **„Service-Champion“ in Gold** ausgezeichnet worden. Bereits zum siebten Mal konnten die LVB den ersten Platz im größten bundesdeutschen Service-Ranking erringen. In diesem Jahr erreichte das Unternehmen aus Kundensicht die Goldmedaille. Dies bedeutet, dass etwa zwei von drei Kunden ein sehr gutes Service-Erlebnis erfahren haben. Das Service-Ranking basiert auf der wissenschaftlichen Methode „Service Experience Score“ und wird analog zur Wahlerhebung „Sonntagsfrage“ ermittelt. Das Gesamtranking der Service-Champions 2019 umfasst insgesamt 3.530 Unternehmen und 353 Branchen.

Für ihre Vernetzungsplattform „Leipzig mobil“ sind die Leipziger Verkehrsbetriebe zudem im Geschäftsjahr mit dem **Deutschen Nachhaltigkeitspreis** ausgezeichnet worden. Dabei werden insbesondere digitale Lösungen geehrt, die für mehr Nachhaltigkeit sorgen. Der Preis ist die nationale Auszeichnung für Spitzenleistungen der Nachhaltigkeit in Wirtschaft, Kommunen und Forschung. Mit seinen über 800 Bewerbern ist der Preis der größte seiner Art in Europa.

1.5 Ertragslage

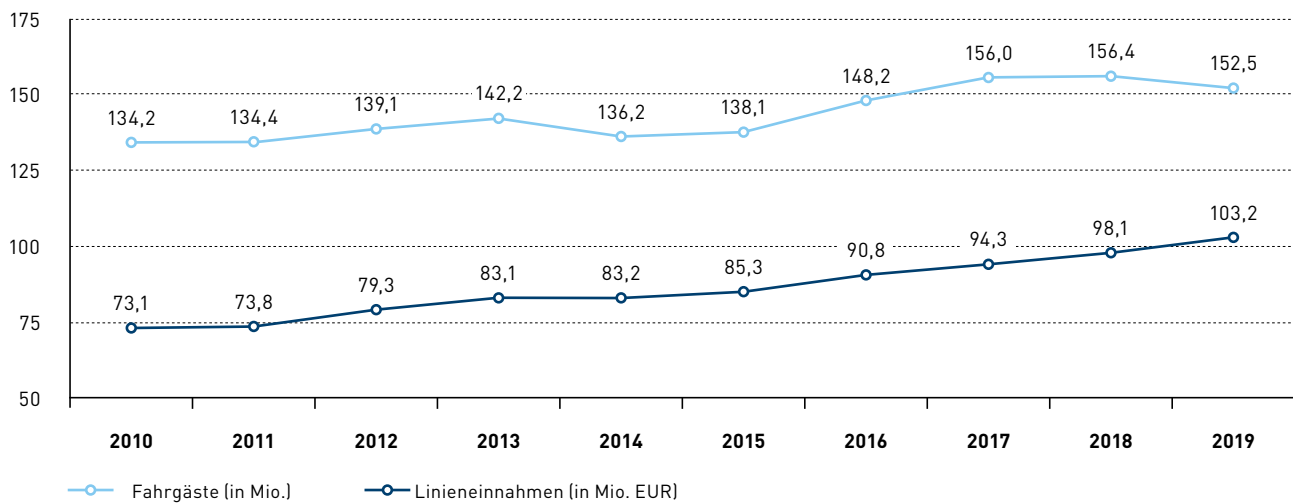
Die Ertragslage des abgelaufenen Geschäftsjahres war durch die weiterhin positive Entwicklung der Verkehrserlöse geprägt.

Im Einzelnen stellt sich die Ertragslage wie folgt dar:

Betriebliche Erträge				in Mio. EUR
	2019	2018	Veränderung	
Umsatzerlöse	147,8	141,0	6,8	
davon: Verkehrserlöse	122,5	115,2	7,3	
davon: Linieneinnahme	103,2	98,1	5,1	
davon: Ausgleichszahlungen	14,0	13,0	1,0	
davon: weitere Verkehrserlöse	5,3	4,1	1,2	
davon: weitere Umsatzerlöse	25,3	25,8	-0,5	
Andere aktivierte Eigenleistungen	1,3	0,1	1,2	
Erträge aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag für das Bedienegebiet der Stadt Leipzig	54,0	45,0	9,0	
Erträge aus Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen	0,5	3,5	-3,0	
Erträge aus übrigen Verkehrsverträgen	1,6	1,6	0,0	
Erträge aus übrigen Zuschussvereinbarungen	2,4	2,2	0,2	
Übrige sonstige betriebliche Erträge	5,9	6,1	-0,2	
	213,5	199,5	14,0	

Die **Verkehrserlöse** konnten in 2019 um 6,3 % auf Mio. EUR 122,5 gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Die **Linien-einnahme** als wesentlicher Teil der Verkehrserlöse betrug in 2019 Mio. EUR 103,2 und lag damit **Mio. EUR 5,1 über dem Vorjahr**. Dabei wirkt insbesondere die im Vorjahr durchgeführte Tarifierungsanpassung, während im Geschäftsjahr mit der Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Tarifmoratoriums keine Preisänderung vorgenommen wurde. Gestützt wurde die Einnahmeentwicklung durch das stetige Wachstum im ABO-Segment. Zudem konnten insbesondere durch das Angebot ABO Flex die Anzahl der verkauften Tickets im Bartarif gesteigert werden. Die zum 1. August 2019 neu eingeführten Produkte „Azubiticket Sachsen“ und „Schülerfreizeitticket“ beeinflussten die Entwicklung der Linieneinnahme ebenfalls positiv. Der positive Erlösverlauf der letzten Jahre setzt sich damit fort.

Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Linieneinnahme



In 2019 beförderten die Leipziger Verkehrsbetriebe **152,5 Mio. Fahrgäste** und mussten damit erstmalig seit der Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes einen Rückgang verzeichnen. Die Ursachen sind dabei differenziert zu betrachten. So musste im 1. Halbjahr 2019 infolge der angespannten Fahrpersonalsituation Verkehrsleistung reduziert werden. Um dabei die Kundenwirkung so gering wie möglich zu halten, wurde der etablierte Ferienfahrplan für einige Linien zeitlich ausgeweitet. Die Entwicklung der Fahrgastzahl wurde aber auch durch die hohe Investitionstätigkeit und insbesondere durch Bauvorhaben in Zentrumsnähe, welche in ihrer Wirkung eine größere Anzahl von Kunden betreffen, beeinflusst. So waren zum Beispiel die Modernisierung der Zentralhaltestelle Hauptbahnhof und das Bauvorhaben Dresdener Straße für einen zukünftigen attraktiven ÖPNV unumgänglich. Tangiert wurde das Fahrgastaufkommen aber auch durch externe Faktoren. So hat sich das Einwohnerwachstum gegenüber den Vorjahren und auch gegenüber der im Plan unterstellten Bevölkerungsprognose von 2016 weiter abgeschwächt. Binnen Jahresfrist wuchs die Anzahl der Einwohner lediglich um ca. fünf Tausend. Ungeachtet dessen wird der Markt für Mobilitätsleistungen vielfältiger. Immer mehr Menschen fixieren sich nicht auf ein Verkehrsmittel und treffen ihre Wahl flexibel und multimodal. Damit einher geht offenbar auch eine erhöhte Sensitivität bezüglich äußerer Umstände wie zum Beispiel Witterungsbedingungen. Aber auch eine absinkende durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit ist kritisch zu sehen, da sie die Attraktivität des ÖPNV gegenüber anderen Verkehrsmitteln verringert.

Trotz des Rückgangs bewegen sich die Fahrgastzahlen auf einem hohen Niveau. Im Vergleich zu 2014, dem ersten Jahr nach der Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes wurden trotz der 2019 zu konstatierenden Negativeffekte über 16 Mio. Fahrgäste (+12 %) mehr befördert, wobei das Bevölkerungswachstum der Stadt Leipzig bei rund 9 % im selben Zeitraum lag.

Im Geschäftsjahr wurden eigene Softwarelösungen erstellt. Die dafür angefallenen Aufwendungen wurden als Vermögegenstände im Anlagevermögen erfasst und trugen maßgeblich zur Erhöhung der **anderen aktivierten Eigenleistungen** gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 1,2 bei.

Bei den **sonstigen betrieblichen Erträgen** ist gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um Mio. EUR 6,0 zu verzeichnen. Diese resultiert im Wesentlichen aus der Festschreibung des Höchstbetrags des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrags in Höhe von Mio. EUR 54,0 für 2019 (2018: Mio. EUR 45,0). Gegenläufig wirkten um Mio. EUR 3,0 geringere Erträge aus dem Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen. Zudem erfolgten im Geschäftsjahr höhere Auflösungen von Rückstellungen sowie des Sonderpostens für erhaltene Fördermittel. Gegenläufig waren geringere Erträge aus Schadenersatz zu verzeichnen.

Den betrieblichen Erträgen stehen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

Betriebliche Aufwendungen		in Mio. EUR	
	2019	2018	Veränderung
Materialaufwand	116,4	108,5	7,9
davon: Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10,1	9,8	0,3
davon: Aufwendungen für bezogene Leistungen	106,3	98,7	7,6
Personalaufwand	43,9	42,6	1,3
davon: Löhne und Gehälter	35,8	34,7	1,1
davon: Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	8,1	7,9	0,2
Abschreibungen	27,2	25,5	1,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	22,3	18,9	3,4
	209,8	195,5	14,3

Die Erhöhung des **Materialaufwands** um Mio. EUR 7,9 gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf höhere Aufwendungen der Fahrgesellschaften infolge tarifvertraglich bedingter höherer Personalaufwendungen zurückzuführen. Darüber hinaus sind höhere Aufwendungen für die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Fahrzeugflotte angefallen. Zudem ist ein Anstieg der Aufwendungen für Subunternehmer, die mit der Erbringung eines Teils der Verkehrsleistungen beauftragt sind, zu verzeichnen.

Die gegenüber dem Vorjahr höheren **Personalaufwendungen** resultieren aus der tarifvertraglich vereinbarten Erhöhung der Vergütung der Mitarbeiter und dem moderaten Anstieg der Zahl der beschäftigten Mitarbeiter.

Die **Abschreibungen** (saldiert mit der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse) stiegen im Geschäftsjahresvergleich aufgrund der hohen Investitionstätigkeit der letzten Jahre an. Der Anstieg konnte aufgrund der hohen Förderquote gedämpft werden.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 3,4 im Wesentlichen aufgrund höher Aufwendungen für den Unterhalt von IT-Systemen sowie der Durchführung von Projekten und von Marketingmaßnahmen.

Das verbesserte **Finanzergebnis** für das Geschäftsjahr 2019 resultiert im Wesentlichen aus gegenüber dem Vorjahr geringeren Zinsaufwendungen.

Infolge anhaltend hoher Konsolidierungsbemühungen konnten die in den Vorjahren gebildeten Rücklagen unangestastet bleiben, da ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt wurde. Das Jahresergebnis von EUR 355,61 wird gemäß dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag an die Gesellschafterin abgeführt.

1.6 Finanzlage

Im Geschäftsjahr hat sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag um Mio. EUR 19,2 erhöht.

Der Cash Flow aus dem laufenden Geschäft (Mio. EUR –28,3) hat sich im Wesentlichen durch den Aufbau von Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus Lieferungen und Leistungen sowie durch einen Aufbau von Rückstellungen gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 1,6 verbessert.

Der Kapitalabfluss aus der Investitionstätigkeit (Mio. EUR –74,9) liegt insbesondere aufgrund der hohen Investitionstätigkeit um Mio. EUR 12,7 über dem Vorjahresniveau. Im Berichtsjahr wurden Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in das Sachanlagevermögen von insgesamt Mio. EUR 79,3 getätigt. Dagegen wirkten unter anderem Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen und Dividenden von Mio. EUR 1,1 sowie Einzahlung aus der Veräußerung von Fahrzeugen an die Tochtergesellschaft LeoBus.

Der Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit (Mio. EUR 122,4) ist hauptsächlich durch den Mittelzufluss aus Verkehrsverträgen und Fördermitteln von insgesamt Mio. EUR 96,5 geprägt. Zur langfristigen Unternehmensfinanzierung wurden im Geschäftsjahr Gesellschafterdarlehen von Mio. EUR 47,0 aufgenommen. Diesem Kapitalzufluss standen vertraglich vereinbarte Tilgungszahlungen von Gesellschafterdarlehen von insgesamt Mio. EUR 17,8 gegenüber. Infolgedessen erhöhte sich der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 55,4.

Die kurzfristige Liquiditätssicherung erfolgte über das konzerninterne Cash-Management-System mit der LVV. Den LVB wurde im Rahmen des Cash Managements eine reguläre Kreditlinie von Mio. EUR 36,0 eingeräumt, welche zum Bilanzstichtag nicht in Anspruch genommen worden ist. Es bestand eine Einlage in Höhe von Mio. EUR 0,1. Das Cash-Pool-Limit wurde unterjährig nicht überschritten. Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2019 Verbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen der LVB aus dem Cash Management gegenüber Tochter- und Enkelunternehmen von Mio. EUR 3,7 beziehungsweise Mio. EUR 1,7.

Die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Cash Management sind im Finanzmittelfonds berücksichtigt.

1.7 Vermögenslage

Die Bilanzsumme betrug zum Stichtag Mio. EUR 609,7 und liegt damit Mio. EUR 33,4 über dem Vorjahreswert von Mio. EUR 576,3.

Vermögenslage		in Mio. EUR	
		31.12.2019	31.12.2018
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		7,4	5,3
II. Sachanlagen		573,6	547,9
III. Finanzanlagen		7,2	7,9
		588,2	561,1
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte		0,0	0,2
II. Forderungen		20,8	14,3
III. Liquide Mittel		0,3	0,4
		21,1	14,9
C. Aktive Rechnungsabgrenzung			
		0,4	0,3
		609,7	576,3

Die in 2019 getätigten Investitionen führten zu einer Erhöhung des **Sachanlagevermögens**, unter Berücksichtigung der Abschreibungen, um Mio. EUR 25,7.

Das **Finanzanlagevermögen** hat sich maßgeblich infolge der regulären Tilgung von Gesellschafterdarlehen an ein Tochterunternehmen um Mio. EUR 0,7 verringert.

Die Erhöhung des **Umlaufvermögens** um Mio. EUR 6,2 resultiert im Wesentlichen aus höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie aus Forderungen gegen Tochtergesellschaften aus der Teilnahme am Cash Pooling.

Passiva		in Mio. EUR	
		31.12.2019	31.12.2018
Passiva			
A. Eigenkapital		136,1	136,1
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse		259,2	236,1
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen		7,6	7,3
2. Sonstige Rückstellungen		22,7	20,9
		30,3	28,2
D. Verbindlichkeiten			
1. Kurzfristige Verbindlichkeiten		40,4	64,0
2. Mittel- und langfristige Verbindlichkeiten		135,1	104,0
		175,5	168,0
E. Passive Rechnungsabgrenzung		8,6	7,9
		609,7	576,3

Im Geschäftsjahr konnten Fördermittel erneut in einem größeren Umfang vereinnahmt werden. Infolgedessen ist ein Anstieg des **Sonderpostens für Investitionszuschüsse** zu verzeichnen.

1.8 Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik

Die Unternehmen der LVB-Gruppe sind in weiten Teilen auf personalintensiven Geschäftsfeldern tätig. Das Berichtsjahr war insbesondere durch die umfangreichen Rekrutierungsaktivitäten gekennzeichnet. Zudem wurde der Fahrplan für einen Angleich der Tariflandschaft im Fahrdienst konkret festgelegt.

Leipzig ist im alltäglichen Wandel und Wachstum begriffen. Dies stellt auch die LVB-Gruppe vor neue Herausforderungen. Durch die zahlreichen Großveranstaltungen, wie Konzerte und Fußballspiele, sowie Zusatzleistungen durch Baustellen besteht neben der üblichen Linienleistung ein **erhöhter Personalbedarf**, der sich aufgrund der zukünftig steigenden Zahlen bei den altersbedingten Rentenabgängen weiter erhöhen wird. Aufgrund des sich gut entwickelnden Arbeitsmarktes und der hohen Nachfrage nach Fachkräften kommt es jedoch in der Personalsuche zum Teil zu Engpässen.

Das Geschäftsjahr war insbesondere geprägt von **intensiven Bemühungen zur Personalgewinnung**. Für die LVB-Gruppe konnten dabei in 2019 über 400 Einstellungen realisiert werden. Für den Fahrservice konnten rund 200 Fahrerinnen und Fahrer für die Leipziger Verkehrsbetriebe gewonnen werden, welche bei den Tochtergesellschaften LeoBus und LSBV beschäftigt werden. Zudem wurden alle Ausbildungsplätze für die Berufsgruppen Straßenbahn- und Busfahrer vergeben. Vorausgegangen war eine Vielzahl von Veranstaltungen, bei denen sich die LVB als attraktiver Arbeitgeber präsentieren konnten. Im August machte dabei der Karrierebus zum Beispiel auf dem Leipziger Augustusplatz und dem Straßenbahnhof Angerbrücke Station. Im September präsentierten sich die Leipziger Verkehrsbetriebe zudem auf der 16. Jobmesse im Congress Center Leipzig. Vor Ort wurden Interessenten zur Jobvielfalt und zu den Ausbildungsangeboten beraten.

Als Mobilitätsdienstleister ermöglichen die LVB eine hohe eigenverantwortliche Arbeitsweise und einen sicheren Arbeitsplatz mit Zukunft. Um den fortlaufenden Rekrutierungsbedarf zu decken, ziehen die LVB dabei alle Register. Dazu gehören neben der verstärkten Personalsuche im weiteren Umland und der Zusammenarbeit mit externen Vermittlern von Arbeitskräften auch gesundheitsfördernde Maßnahmen für bestehende Mitarbeiter sowie die Einstellung von Arbeitskräften aus dem europäischen Ausland. Aufgrund der wachsenden Bedeutung von Mobilitätsdienstleistungen zeigt sich jedoch, dass alle Unternehmen der Branche derzeit mit personellen Engpässen zu kämpfen haben.

Die LVB beschäftigten zum 31. Dezember 2019 605 Mitarbeiter sowie 285 Mitarbeiterinnen und damit insgesamt **890 Beschäftigte**. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig und befristet Beschäftigter 886. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 424 eigene Fahrer eingesetzt, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in den Tochtergesellschaften LeoBus und LSVB die Verkehrsleistung der LVB erbracht haben. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 234 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 228 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Der Krankenstand betrug für die LVB 9,4 % und entsprach damit dem Krankenstand der gesamten LVB-Gruppe, der 9,6 % betrug. Bei einem Vergleich der Fehlzeiten innerhalb der Branche, an dem 24 deutsche Verkehrsunternehmen teilgenommen haben, ergab sich für das Jahr 2018 ein Wert von 10,0 %. Dabei hat unter den teilnehmenden Unternehmen das Beste einen Wert von 7,7 % erreicht und das Schlechteste mit 14,4 % abgeschnitten. Damit liegen die LVB auf einem Niveau unterhalb des Durchschnitts.

Im Geschäftsjahr konnte nach mehreren Verhandlungsrunden mit der Dientsleistungsgewerkschaft ver.di ein Verhandlungsergebnis erreicht werden, das eine schrittweise Angleichung der Tariflandschaft bei LeoBus, LSVB und LVB beinhaltet. Damit wird die **Harmonisierung von Beschäftigungs- und Entgeltbedingungen** innerhalb der LVB-Gruppe konsequent fortgeführt. Bereits ab 2020 steigt damit das Entgelt der Beschäftigten bei LeoBus und LSVB, die von den Haustarifverträgen dieser Unternehmen erfasst werden und weniger als acht Jahre Betriebszugehörigkeit haben, sehr deutlich. Ab Oktober 2022 findet auch bei den beiden Tochtergesellschaften nur noch der Flächentarifvertrag TV-N Sachsen Anwendung. Damit setzen die LVB ein deutliches Signal an ihre Mitarbeiter und unterstreichen das Bestreben, Beschäftigte dauerhaft an die Unternehmen der LVB-Gruppe zu binden. Nicht zuletzt werden die LVB aber auch als Arbeitgeber deutlich attraktiver für Neueinstellungen und stärken ihre Position am Arbeitsmarkt.

Um die Zusammenarbeit im Fahrdienst weiter zu verbessern wurde im Geschäftsjahr das **Projekt „Näher dran“** initiiert. Nachdem die vorangegangenen Jahre durch die Einführung des Fahrertablets „MEGGIE“ geprägt waren, stand in 2019 die Verbesserung des persönlichen Kontakts im Mittelpunkt. Dazu wurden zum Beispiel die Teams im Fahrservice verkleinert und auf nahezu gleiche Größen angepasst. Zudem sind nun verstärkt auch Dienstzuteiler an den verschiedenen Standorten erreichbar. Ungeachtet dessen wurden darüber hinaus noch einmal die für den Fahrbetrieb erforderlichen Informationsflüsse betrachtet und diese zum Teil neu gestaltet.

Im Jahr 2019 wurden für die LVB circa Mio. EUR 0,4 für **Qualifizierungen und Weiterbildungen** aufgewendet. Außerdem konnten **45 Auszubildende für die Unternehmensgruppe gewonnen** werden. Die Einstellungen wurden dabei auf den konkreten Bedarf der Fachbereiche abgestimmt. Von den eigenen Auszubildenden konnten 34 im Jahr 2019 zum Berufsabschluss geführt werden. Dabei wurde allen auslernenden Auszubildenden ein unbefristeter Arbeitsvertrag mit Einsätzen in der LVB-Gruppe angeboten. Mit insgesamt 109 Auszubildenden zum 31. Dezember 2019 werden die Unternehmen der LVB-Gruppe auch ihrer gesellschaftlichen Verantwortung als kommunales Unternehmen gerecht. Um den Herausforderungen in den nächsten Jahren bei der Rekrutierung zu entsprechen, wurde in 2017 ein Ausbildungspakt geschlossen. Dieser trägt dem hohen Stellenwert der Ausbildung in der LVB-Gruppe Rechnung und zieht eine Erhöhung der bedarfsbezogenen Ausbildungsquote nach sich. Dies geht mit der mittelfristigen Vereinbarung der Ausbildungsvergütungen einher. Mit dieser getroffenen Vereinbarung wird das Ziel verfolgt, auf die demografischen Herausforderungen schlüssige Antworten zu geben, die Ausbildung zu stärken und ausgebildete Nachwuchskräfte noch stärker an die LVB-Gruppe zu binden.

Bereits zum dritten Mal in Folge erhielten die LVB das Siegel **„Deutschlands bester Ausbildungsbetrieb“**. Für die Studie von Focus Money wurden die 20.000 mitarbeiterstärksten Unternehmen in Deutschland aus mehr als 90 Branchen zu ihrer Ausbildungsqualität befragt. Dabei standen neben Ausbildungs- und Übernahmequoten auch Zusatz-

angebote und die Inklusion von benachteiligten Gruppen im Fokus. Die Leipziger Verkehrsbetriebe gehören nach der Auswertung aller Daten zu den Siegern des Unternehmensvergleichs. Dabei wurde insbesondere honoriert, dass die LVB ihren Auszubildenden Tariflöhne, unbefristete Übernahmen sowie Weiterbildungs- und Aufstiegschancen bieten.

Mit einer **gemeinsamen Studie** untersuchen der Freistaat Sachsen und die Leipziger Verkehrsbetriebe die Auswirkungen autonom fahrender Fahrzeuge auf die Beschäftigung im öffentlichen Personennahverkehr und deren Mitarbeitende. Dazu wurde im August 2019 eine Kooperationsvereinbarung mit dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr unterzeichnet. Zentrale Forschungsanliegen der Studie sind unter anderem Sicherheits- und Gesundheitsfragen der Beschäftigten, aber auch Themen der Personalentwicklung, Fort- und Weiterbildung sowie den Berufsbildern selbst.

1.9 Investitionen

Die Gesamtinvestitionen, welche aus Eigen- und Fördermitteln finanziert wurden, stellen sich wie folgt dar:

Investitionen		in Mio. EUR	
		Ist 2019	Plan 2019
Netze		25,9	32,9
Fahrzeuge		43,2	56,5
Liegenschaften		2,5	1,5
Marketing		3,0	4,4
EDV		3,5	4,7
Sonstiges		0,4	0,1
		78,5	100,1

Im Geschäftsjahr 2019 konnte die Lieferung und Inbetriebnahme der zweiten Option des Beschaffungsprogramms der **Straßenbahnfahrzeuge des Typs „XL“** abgeschlossen werden. Damit wurden bisher insgesamt 23 Fahrzeuge durch den Hersteller geliefert. Insgesamt konnten im Geschäftsjahr weitere 18 Fahrzeuge rechtsgeschäftlich abgenommen werden. Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr lässt sich nur dann gestalten, wenn den Kundenanforderungen entsprechende Fahrzeuge in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Das in den letzten Jahren realisierte Wachstum war zu Beginn der aktuellen Fahrzeugbeschaffung nicht absehbar. Deshalb wurde das Lieferprogramm im Rahmen der aktuellen Beschaffung um 20 zusätzliche Fahrzeuge erweitert, die im Januar 2019 verbindlich bestellt worden sind. Die ursprünglich geplante Zuführung von weiteren Bussen hat sich nach 2020 verschoben und führte zu einer Planunterschreitung.

Mit einem Volumen von erneut mehr als Mio. EUR 25,9 wurde abermals die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Streckennetzes auf hohem Niveau fortgesetzt. Damit setzen die LVB ihr Bestreben fort, die bestehenden Netzstrukturen zu modernisieren und diese zukünftig im Zuge der Umsetzung des Nachhaltigkeitsszenarios ergänzen zu können. Gegenüber dem Plan ist eine Unterschreitung zu verzeichnen. Diese resultiert im Wesentlichen aus Verschiebungen von Bauzeiten und weiteren Abstimmungsbedarfen mit der Stadt Leipzig.

Den Schwerpunkt der Investitionen in der Position **Netze** bildeten insbesondere die nachstehenden Baumaßnahmen. Mit besonderer öffentlicher Wirkung wurde im Geschäftsjahr die Haltestelle Hauptbahnhof als der zentrale Umsteigepunkt für Busse und Bahnen renoviert. Dabei wurde auch die Haltestellenausrüstung erneuert und mehr Bewegungsraum für die Fahrgäste geschaffen. Zudem wurden mit der Einrichtung eines zusätzlichen Übergangs zum Hauptbahnhof die Verkehrsflüsse verbessert. Ein optimiertes Beleuchtungssystem soll zudem das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste erhöhen. Weiterhin wurde zum Beispiel mit dem grundhaften Ausbau in der Huttenstraße zwischen Pfeilstraße und der Endstellenschleife Großschocher eine weitere Komplexmaßnahme zusammen mit der Stadt

Leipzig und den Leipziger Wasserwerken umgesetzt. Neben der kompletten Neugestaltung der Wendeschleife und der Erneuerung der Fahrleitungsanlagen wurde auch die Haltestelle Großzschocher/Gerhard-Ellrodt-Straße barrierefrei ausgebaut. Im Geschäftsjahr wurde zudem die Erneuerung der Unterwerke fortgesetzt.

In der Position **Liegenschaften** lag der Fokus insbesondere auf den Planungsaktivitäten im Zusammenhang mit der Umsetzung des „Liegenschaftskonzepts LVB 2030“. Im Mittelpunkt der Konzeption steht der Ausbau des Standortes Heiterblick zum dritten Betriebshof, um notwendige Straßenbahnabstell- und Werkstattkapazitäten abzusichern. Der Umbau umfasst dabei die Erweiterung der Abstellkapazitäten, den Neubau einer Betriebswerkstatt und die Komplettierung der Gleisinfrastruktur.

Die Position **Marketing** ist insbesondere von den Entwicklungen der „Mobilitätsfabrik“ geprägt. Im Geschäftsjahr entstanden dabei, zum Teil in Eigenerstellung, Softwarelösungen für das Ridesharing und -pooling, für das neue Mobilitätsangebot „Flexa“. Zudem wurden die Hintergrundsysteme von Leipzig mobil weiterentwickelt.

Zentrale Themen in der Position **IT** waren zum einen Ersatzbeschaffungen für die IT-Infrastruktur wie zum Beispiel die Erneuerung von Computerarbeitsplatzausstattungen und Serverkapazitäten. Zudem wurde die Digitalisierungsstrategie mit dem Projekt „Chamäleon“ (RBLSA-III) fortgesetzt, bei dem bis 2020 weitere Lichtsignalanlagen umgerüstet werden sollen. Mit dem Projekt treiben die LVB unter anderem die Einführung eines Fahrerassistenzsystems weiter voran. Damit erhalten die Fahrer während der Fahrt Hinweise, wann sie eine Ampel passieren können, ohne zum Halten kommen zu müssen. Dies spart Beschleunigungs- und Bremsenergie. Zudem wird damit eine wirksame Beschleunigung und Qualitätsverbesserung unter Beachtung der Belange aller Verkehrsteilnehmer erreicht.

Durch eine konsequente Umsetzung des **Fördermittelmanagements** und die gute Zusammenarbeit mit den Fördermittelgebern liegt der Anteil der verwendeten Fördermittel mit 56 % weiterhin auf hohem Niveau. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Fördermittel für Investitionen um Mio. EUR 11,0 auf Mio. EUR 44,0 erhöht, damit wurde wieder ein wesentlicher Baustein für die Finanzierungsfähigkeit der Investitionen der LVB abgesichert. Zentrale Förderprogramme waren neben dem Landesinvestitionsprogramm des Freistaates Sachsen als Hauptquelle das Aktionsprogramm des ZVNL, das EFRE-Programm und das Interreg-Programm der Europäischen Union.

2 Risiko-, Chancen- und Prognosebericht

2.1 Risikobericht

2.1.1 Risikomanagementsystem

Zur frühzeitigen Erkennung sowie zur Vermeidung beziehungsweise Kontrolle und Steuerung von Risiken nutzen die LVB ein unternehmensspezifisches Risikomanagementsystem, das in das Risikomanagementsystem der Stadtholding integriert ist.

Die vier Kernelemente dieses Systems sind:

- das Controlling (einschließlich des Beteiligungscontrollings),
- das Vertragsmanagement,
- die interne Revision und
- das Risikofrüherkennungssystem.

Damit ist sichergestellt, dass aufgrund von exakt bestimmten Meldewegen die neu auftretenden Risiken zeitnah erfasst und Steuerungsmechanismen festgelegt werden. Das Risikofrüherkennungssystem wird jährlich auf seine Aktualität geprüft und gegebenenfalls ergänzt beziehungsweise überarbeitet (Risikoinventur). Die Risikoinventur für das Geschäftsjahr 2019 wurde durchgeführt und im Ergebnis das Risikofrühwarnsystem angepasst.

2.1.2 Politisches Umfeld und regulatorische Veränderungen

Im Jahr 2016 wurde im EU-Parlament der „politische Teil“ des vierten Eisenbahnpakets beschlossen, welches eine Reihe von Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit sich brachte, die am 24. Dezember 2017 mit der Verordnung (EU) 2016/2338 in Kraft getreten sind. Daraus ergeben sich keine negativen Änderungen für den ÖPNV oder die Gestaltung von Direktvergaben. Die meisten neuen Vorschriften beziehen sich auf die Ausgestaltung der Vergabeverfahren für den Straßenpersonenverkehr (SPNV). Neu sind Vorgaben zu sogenannten Strategiepapieren der Aufgabenträger, für die Berichtspflichten und die möglichen Vorgaben zur Einhaltung von Sozialstandards im Fall von wettbewerblichen Verfahren. Somit können die mit der Novellierung verbundenen Änderungen für den Nahverkehr in Deutschland als gering eingeschätzt werden. Ursprünglich waren weitergehende Regulierungsvorschläge erarbeitet worden, die sich auch im öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV) mit Bussen und Straßenbahnen niedergeschlagen hätten. Diese konnten, wie das für den in Deutschland verbreiteten kommunalen steuerlichen Querverbund schädliche Unterkompensationsverbot, abgewendet werden.

Seit Inkrafttreten der Beschlussfassungen aus der Föderalismusreform I im Jahr 2007 erhalten die Länder Mittel vom Bund als Entflechtungsmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Das Entflechtungsgesetz stellt die Finanzierung von Gemeinschaftsaufgaben sicher, die bis 2006 von Bund und Ländern gemeinsam wahrgenommen wurden. Der Bund stellt den Ländern seit 2007 jährlich Entflechtungsmittel von Mrd. EUR 1,34 für Investitionen im kommunalen Straßenbau und ÖPNV bereit (§ 3 Abs. 1 EntflechtG). Die Regelung war bis Ende 2019 zeitlich befristet. Im Dezember 2019 haben sich die tragenden Parteien der neuen sächsischen Staatsregierung auf einen Koalitionsvertrag unter dem Titel „Gemeinsam für Sachsen“ geeinigt. Darin verankert ist eine Zweckbindung für die vom Bund bereitgestellten **Entflechtungsmittel**, das Bekenntnis zu verstärkten Investitionen in den Großstädten, die Änderung des Förderschwerpunkts vom Alter der Busflotte hin zur Laufleistung, die mögliche Förderung von Mobilitätsstationen, das Primat auf Erhalt beim Straßenbau sowie die angekündigte Unterstützung bei der Erprobung neuer Antriebstechnologien.

Zur Aktualisierung des im Jahr 2007 beschlossenen Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig hat im Januar 2016 ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren begonnen. Kernthemen des Nahverkehrsplans sind das Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur, die Verknüpfung der Verkehrsträger sowie die Finanzierung. Zur Schaffung einer fundierten Grundlage für den Fortschreibungsprozess des Nahverkehrsplans wurde eine umfassende Evaluation durchgeführt, an der auch die Öffentlichkeit beteiligt wurde. In seiner Sitzung im Dezember 2019 hat der Stadtrat nun die zweite **Fortschreibung des Nahverkehrsplans** der Stadt Leipzig beschlossen und damit die zentrale Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Erreichung der Klimaschutzziele betont. Im Ergebnis kommt den Leipziger Verkehrsbetrieben eine zentrale Rolle zur Reduktion von CO₂ und für die Stadtmobilität zu. Zudem wird damit die bisherige nachhaltige Arbeit honoriert. Mit insgesamt 37 Änderungsanträgen hat die Ratsversammlung der Leipziger Gruppe jedoch auch zahlreiche Prüf- und Umsetzungsaufträge übertragen. Darunter eine Vielzahl von netzergänzenden Maßnahmen und Angebotsausweitungen. So wurden mit klarer Mehrheit sogenannte Mindeststandards in den Außenbereichen beschlossen. Hierunter fallen zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Stadtrandgebiete. Auch die Prüfung eines 365-Euro-Tickets wurde als Auftrag formuliert. Bestätigt wurden auch die Prüfung des Neubaus der Straßenbahnstrecke zum Herzklinikum und die Planung der sogenannten Südsehn vom Adler in Richtung Südvorstadt, die bereits Teil des Nachhaltigkeitsszenarios und des Wirtschaftsplans war. Zur Umsetzung der neu formulierten Anforderungen müssen der Betrauungsrahmen erheblich überarbeitet, wenn nicht neu gestaltet, und zusätzliche nachhaltige Finanzierungsquellen erschlossen werden.

2.1.3 Auskömmlichkeit der Finanzierung durch die Aufgabenträger

Der Leipziger Stadtrat hat sich in seiner Sitzung am 24. Oktober 2018 mit der Fortschreibung des VLFV befasst. Es wurde beschlossen, den festgesetzten Höchstbetrag, den die LVB für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Stadtgebiet auf der Grundlage der Betrauung erhalten, für das Jahr 2019 mit Mio. EUR 54,0 und für das Jahr 2020 mit Mio. EUR 56,0 festzusetzen. Daneben erhalten die LVB seit dem Jahr 2014 die von den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen zur Finanzierung der grenzüberschreitenden Busverkehre bereitgestellten Rahmenbeträge.

In einer seit dem 1. Januar 2015 geltenden Vereinbarung regeln die Stadt Leipzig und die LVB die Bereitstellung von finanziellen Mitteln zur Finanzierung von sogenannten PlusBus-Linien mit überregionaler Bedeutung im Stadtgebiet Leipzig. Diese Vereinbarung wurde am 18. September/4. Oktober 2017 für weitere drei Jahre bis zum 31. Dezember 2019 fortgeschrieben.

Bei der Finanzierung der Straßenbahnleistungen in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen über Betriebskostenzuschüsse der Landkreise gab es im Jahr 2019 keine Änderungen.

Die Kündigung, Änderung und Nichteinhaltung bestehender Finanzierungsverträge mit dem jeweiligen Aufgabenträger gefährden die Wirtschaftlichkeit der Bereitstellung von Verkehrsleistungen.

2.1.4 Entwicklung von Löhnen und Gehältern

Im Rahmen der im Jahr 2013 geführten Tarifverhandlungen zwischen der Dientsleistungsgewerkschaft ver.di und den Geschäftsführungen der Betreibergesellschaften LeoBus und LSVB wurde die Überführung von Mitarbeitergruppen aus dem jeweiligen Haustarifvertrag in eine Vergütung entsprechend dem Spartentarifvertrag TV-N beginnend ab dem 1. Dezember 2017 vereinbart. Dies stellt die gesamte Unternehmensgruppe vor große Herausforderungen, da eine entsprechende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nachhaltig abgesichert werden muss.

Im Mai 2018 wurde der TV-N Sachsen mit einer Laufzeit bis zum 30. Juni 2020 neu verhandelt. Die Tarifentwicklung orientiert sich dabei an der Entwicklung des TVöD. Konkret bedeutet das eine stufenweise Erhöhung der Entgelte zum 1. März 2018 um 3,19 % (mindestens EUR 76,50), zum 1. April 2019 um 3,09 % (mindestens EUR 76,50) sowie ab dem 1. März 2020 um 1,06 % (mindestens EUR 27,00). Zusätzlich wurde eine stufenweise Reduzierung der Wochenarbeitszeit auf 39 Stunden vereinbart. In 2020 stehen zudem abermals Tarifverhandlungen zum TV-N Sachsen an.

Im Geschäftsjahr wurde mit der Dientsleistungsgewerkschaft ver.di eine schrittweise Angleichung der Tariflandschaft bei LeoBus, LSVB und LVB vereinbart. Im Ergebnis gilt ab dem 1. Oktober 2022 der TV-N Sachsen für alle Beschäftigten von LeoBus, LSVB und LVB in vollem Umfang.

2.1.5 Sicherstellung der Liquiditätsausstattung

Die LVB sind in das Cash Management der LVV einbezogen und stellen ihre kurzfristige Liquiditätsausstattung hierüber sicher. Investitionen werden über Darlehen der Gesellschafterin finanziert, wobei eine temporäre Zwischenfinanzierung über eine Entnahme aus dem Cash Pool gewährleistet ist. Die aktive Steuerung der Cash-Pool-Bestände und die enge Abstimmung mit der LVV stellen die Liquidität jederzeit sicher. Da der langfristige Finanzierungsbedarf gemäß den Konzernvorgaben durch die Aufnahme von Gesellschafterdarlehen gedeckt wird, hängt die Finanzierungstätigkeit in hohem Maße von der Bonität des LVV-Konzerns ab.

2.1.6 Cross-Border-Lease-Transaktionen

Auf Basis einer Validierung der zu diesem Zeitpunkt noch bestehenden US-Cross-Border-Lease-Transaktionen und vor dem Hintergrund der damaligen Entwicklungen und der Überarbeitung der Risikoposition der LVB als kommunales Unternehmen wurden die Verträge im Geschäftsjahr 2011 vorzeitig beendet.

Die einzige noch bestehende Cross-Border-Lease-Transaktion, welche sich in ihrer Risikostruktur signifikant von den vorgenannten Verträgen unterscheidet, ist die mit der Skandinaviska Enskilda Banken AB Public Sweden (SEB) als Leasinggeber und Depotbank für zwei Straßenbahnen des Typs NGTW6 „Leoliner“ und fünf Straßenbahnen des Typs NGT12 „Classic XXL“ vom 29. Dezember 2005 mit einer Laufzeit bis zum 29. Dezember 2041 (Kaufoptionen der LVB nach 18, 24 und 30 Jahren – erstmals im Jahr 2023).

Diese Transaktion unterliegt weiterhin dem Vertragscontrolling, das vor dem Hintergrund und im Ergebnis der Krise auf den internationalen Finanzmärkten und gemäß den Erfordernissen der Sächsischen Verwaltungsvorschrift zum Vertragscontrolling bei Cross-Border-Lease-Transaktionen (VwV CBL-Vertragscontrolling) implementiert wurde. Für das Vertragscontrolling bedienen sich die LVB externer Experten. Auf der Grundlage der zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorliegenden Informationen aus dem Cross-Border-Lease-Vertragscontrolling ergeben sich für die LVB hinsichtlich der noch bestehenden Cross-Border-Lease-Transaktion aus deren Struktur und aus den übernommenen Verpflichtungen der beteiligten Vertragsparteien im Vergleich zur Berichterstattung des Vorjahres sowie den Angaben im Anhang zum Jahresabschluss **keine neuen Risiken und Haftungsverpflichtungen**.

2.2 Chancenbericht

Die LVB haben sich im Rahmen ihrer Wirtschaftsplanung für die kommenden Jahre abermals ambitionierte Ziele gesteckt. Dabei bleibt es die zentrale Aufgabe, einen leistungsfähigen Nahverkehr für die wachsende Stadt zu organisieren und die dafür notwendigen urbanen Strukturen weiterzuentwickeln. Mit einer zunehmenden Konzentration auf den urbanen Lebensraum ist insbesondere in Leipzig eine **dynamische Bevölkerungsentwicklung** zu verzeichnen. Im Ergebnis erhöhte sich die Einwohnerzahl der Stadt binnen einer Dekade um rund 100.000 Einwohner. Derzeit ist jedoch festzustellen, dass sich das Bevölkerungswachstum der Stadt Leipzig gegenüber den Vorjahren und auch gegenüber der den bisherigen Planungen zugrunde liegenden städtischen Bevölkerungsprognose deutlich abgeschwächt hat. Dennoch prognostiziert das Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig ein, wenn auch zwischenzeitlich abgeschwächtes, weiteres Wachstum der Stadt. Wenngleich die ursprüngliche Schätzung eines Wachstums auf 680.000 bis 720.000 Einwohner im Jahr 2025 beziehungsweise 2030 aufgrund der aktuellen Entwicklung wahrscheinlich erst zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden wird, bleibt Leipzig als florierende ostdeutsche Metropole weiterhin Anziehungspunkt für viele Menschen. Dies gilt auch für Einpendler und Touristen, die wichtige Zielgruppen für die LVB bilden.

Für die Leipziger Verkehrsbetriebe bestehen in ihrem Kerngeschäft insbesondere drei Handlungsfelder. Dabei tragen die Verkehrsbetriebe ihren Teil zur Umsetzung des Nachhaltigkeitsszenarios bei, arbeiten an der Beherrschung von Marktentwicklungen und stellen sich so auf, dass sie ihre eigene Leistungsfähigkeit erhöhen können.

Das Nachhaltigkeitsszenario definiert Leitplanken und Spielräume für die unternehmerische Marktbearbeitung und Investitionspolitik. Zur **Umsetzung des Nachhaltigkeitsszenarios** werden verschiedenste Maßnahmen und Projekte initiiert bzw. umgesetzt. Zu ihnen zählen das Sofortprogramm im Bereich Netze, das „Basismodul Modernisierung Hauptachsen“, die Sächsische Plattform Straßenbahn sowie der Einstieg in die Elektrifizierung der Busflotte und die Weiterentwicklung der Liegenschaften.

Das „Basismodul Modernisierung Hauptachsen“ stellt dabei ein zentrales Element dar. Es bildet die Basis für Wachstumsinvestitionen und sichert die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes. Mit dem Programm sollen so viele Infrastrukturmaßnahmen wie noch nie in kurzer Zeit umgesetzt werden. Derzeit beinhaltet das Basismodul ca. 70 Einzelmaßnahmen, die gemeinsam mit der Stadt Leipzig, den Stadtwerken und den Wasserwerken bis 2030 umgesetzt werden sollen. Mit der Verankerung des Programms in den Wirtschaftsplänen der Unternehmen der Leipziger Gruppe ist es auch fester Bestandteil der Investitionsstrategie der Leipziger Verkehrsbetriebe. Nicht zuletzt wird damit die Umsetzung des Mobilitätsszenarios ganz konkret und allgemein sichtbar. Zentral ist die gemeinsame Umsetzung des Programms mit der Stadt, damit den erfolgreichen Forderungen nach Mittelaufstockung auf Bundesebene jetzt ein konsequenter Umsetzungspfad und Mittelabruf folgt.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe gestalten mit Görlitz und Zwickau die „Sächsische Plattform – Straßenbahn der Zukunft“. Dort wird die Umsetzung des „Flottenkonzeptes Straßenbahn – Entwicklung des Straßenbahnparks 2018 – 2030“ noch einmal deutlich konkreter. Die LVB verfolgen dabei das Ziel, ihre Marktposition gegenüber der Fahrzeugindustrie zu stärken, Synergien bei einer gemeinschaftlichen Beschaffung und jahrzehntelangem Betrieb mit anderen mitteldeutschen Verkehrsunternehmen zu heben sowie eine Optimierung der Fördermittelsituation zu erreichen. Elementarer Bestandteil des zukünftigen Beschaffungsprogramms wird es zudem sein, von sich abzeich-

nenden technischen Innovationen frühzeitig zu partizipieren bzw. deren späteren Einsatz bereits bei der Konstruktion der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Damit soll der wesentliche Verkehrsträger im städtischen ÖPNV technologisch gestärkt und zukunftssicher gemacht werden.

In den Folgejahren wird zudem die Technologieeinführung E-Bus realisiert. Beginnend mit der Beschaffung von 25 Elektrobussen wird auch hier ein Handeln im Sinne des Nachhaltigkeitsszenarios greifbar. Die Elektrifizierung stellt dabei die derzeit interessanteste Zukunftsperspektive für den Verkehrsträger Bus dar.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe sehen sich verstärkt den **veränderten Marktbedingungen** ausgesetzt. Der Absatzmarkt ist dabei gekennzeichnet von sich verändernden Kundenerwartungen insbesondere hinsichtlich des Mobilitätsangebotes. Dabei lässt sich in der gesamten Bundesrepublik eine deutlich stärkere Wahrnehmung des ÖPNV feststellen. Es gilt, diese Stimmung aufzunehmen, Mobilitätserwartungen noch gezielter zu erfüllen und auch technologische Entwicklungen aufzugreifen, die zunehmend den Alltag der Menschen prägen.

Herausfordernd bleibt zudem die Situation auf dem Arbeitsmarkt. Die vielfältigen Jobalternativen in der Region fordern auch die Leipziger Verkehrsbetriebe, sich konsequent als attraktiver und zuverlässiger Arbeitgeber zu präsentieren. Auch hier werden die Leipziger Verkehrsbetriebe zukünftig sehr konkret und betonen ihre Stärken. Angefangen von einem sicheren Arbeitsplatz mit sinnstiftenden und vielfältigen Aufgabengebieten, über ein stärkeres Gemeinschaftsgefühl hin zur regionalen Verbundenheit präsentieren sie sich als „Team Leipziger“. Elementarer Bestandteil dabei ist, auch die Harmonisierung der Arbeits- und Vergütungsbedingungen weiter voranzutreiben.

Herausforderung und Chance zugleich ist der **Wandel zu einer noch leistungsfähigeren LVB**. Dazu setzen die Leipziger Verkehrsbetriebe ihr Programm „einfach.anders.besser.“ mit erhöhter Schlagkraft fort. Noch fester in der Organisation verankert und mit dem klaren Ziel, einen signifikanten und nachhaltigen Ergebnisbeitrag zu liefern. Dazu richten die Verkehrsbetriebe ihr Denken und Handeln konsequent auf den Kundennutzen aus und stellen dazu althergebrachtes auf den Prüfstand. Im Ergebnis werden die begrenzten Ressourcen noch zielgerichteter eingesetzt. Ein wichtiger Baustein sind dabei technologische Entwicklungen, deren Einsatzmöglichkeiten schon heute in einer Vielzahl von Projekten ausgelotet werden. Nicht zuletzt wird auch die Weiterentwicklung der eigenen Unternehmenskultur die Basis dafür bieten, Arbeitsweisen gezielt zu hinterfragen.

Mit der Weiterentwicklung von Leipzig mobil und insbesondere auch mit Produktinnovationen wie Flexa, wodurch gezielt neue Kundengruppen erschlossen werden sollen, etablieren sich die LVB als **integrierter Mobilitätsdienstleister**. Die Resonanz bei Branchenexperten und Nutzern ist durchweg positiv. Zusammen mit einer dynamischen Entwicklung der Fahrgastzahlen im klassischen ÖPNV-Geschäft stärkt dies die Positionierung der LVB als erste Wahl für Leipzig und gibt ihnen die Möglichkeit, mit einem größeren Anteil an der Wertschöpfung aus Mobilitätsdienstleistungen zu partizipieren.

Als Teil der Leipziger Gruppe sind die LVB Bestandteil der **Langfristplanung „Daseinsvorsorge 2030“** des LVV-Konzerns. Das prognostizierte Bevölkerungs- und Fahrgastwachstum in Leipzig bis 2030 sowie die Gestaltung der urbanen Energie- und Mobilitätswende stellen die Unternehmen der Leipziger Gruppe vor enorme Herausforderungen und bieten die Chance zur Mitgestaltung der Zukunft. Von zentraler Bedeutung sind Investitionen in die Modernisierung und den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur, die Digitalisierung der Dienstleistungen, Produkte und Prozesse sowie eine vorausschauende Personalpolitik. Vor diesem Hintergrund harmonisieren die Unternehmen der Leipziger Gruppe ihre langfristige strategische Ausrichtung, um die teilweise grundlegenden Veränderungen in der nächsten Dekade vorausschauend zu gestalten. Dazu stimmen sie insbesondere ihre Investitionsprogramme aufeinander ab und stellen gemeinsam die Weichen für eine positive zukünftige Geschäftsentwicklung.

Die LVB analysieren fortlaufend die Marktentwicklung, engagieren sich im Verkehrsverbund, setzen Impulse im Branchenverband und stehen in konstruktivem Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern. Orientiert an der Entwicklung der Mobilitätsszenarien der Stadt Leipzig und deren Eigentümerzielen sowie der strategischen Ausrichtung

der Leipziger Gruppe findet eine regelmäßige Validierung der Unternehmensstrategie statt. Durch diese Maßnahmen können die LVB die Mobilität in der Region aktiv mitgestalten und es ist sichergestellt, dass die sich bietenden Chancen auch ergriffen werden können.

2.3 Prognosebericht

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2020 und des mittelfristigen Zeithorizontes wurden die Einschätzungen zur zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung der LVB mit der aktuellen Geschäftsentwicklung abgeglichen und, sofern erforderlich, angepasst. Die wesentlichen Eckwerte der Wirtschaftsplanung 2020 im Vergleich zum abgelaufenen Geschäftsjahr sind nachfolgend dargestellt und spiegeln die Erwartungen der Geschäftsführung wider.

Geschäftsentwicklung

		Plan 2019	Ist 2019	Plan 2020
Linienbeförderungsfälle	Mio.	167,2	152,5	160,0
Gesamtkilometerleistung	Mio. km	25,3	24,2	25,1
Umsatzerlöse	Mio. EUR	150,9	147,8	150,7
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	125,6	122,5	125,3
Jahresergebnis vor Ergebnisabführung	Mio. EUR	0,0	0,0	0,0
Investitionen	Mio. EUR	100,1	78,5	138,4

Im abgelaufenen Geschäftsjahr beförderten die Leipziger Verkehrsbetriebe 152,5 Mio. Fahrgäste und mussten damit erstmalig seit der Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes einen Rückgang verzeichnen. Da die Ursachen hierfür insbesondere in den Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung lagen, ist in den Folgejahren wieder von einem Anstieg der Fahrgastzahlen auszugehen. Der erwartete Anstieg der Umsatzerlöse auf Mio. EUR 150,7 resultiert aus der erwarteten Entwicklung der Fahrgastzahlen. Insgesamt können Aufwandsteigerungen, insbesondere aus zunehmenden Personal- und Materialaufwendungen sowie Abschreibungen infolge der erhöhten Investitionstätigkeit, kompensiert werden. Die Geschäftsführung geht von der Erreichung eines ausgeglichenen Ergebnisses aus.

Die im Wirtschaftsplan 2020 abgebildeten Investitionen von Mio. EUR 138,4 betreffen im Wesentlichen Investitionen in das Netz (Mio. EUR 46,3) und in Fahrzeuge (Mio. EUR 67,4). Dabei sind die LVB bestrebt, die Basis der förderfähigen Kosten zu erweitern und sich bietende Chancen aktiv zu nutzen. Die Finanzierung der Investitionen ist mit Mio. EUR 62,4 aus Eigenmitteln und Gesellschafterdarlehen sowie Mio. EUR 76,0 aus Fördermitteln geplant.

Trotz der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus werden die LVB die Verkehrsleistungen in der Stadt und der Region auch weiterhin sicherstellen. Die vorsorglich ausgearbeiteten Notfallpläne werden bei Bedarf in Kraft gesetzt. Die Mitarbeiter werden im Rahmen interner Kommunikationsmitteilungen auf entsprechende Schutz- und Hygienemaßnahmen hingewiesen.

Auf Basis der aktuellen Erkenntnisse kann die Ausbreitung des Coronavirus auch Konsequenzen auf die Erreichung der Prognosen und Ziele des Geschäftsjahres 2020 haben. Einnahme- und damit einhergehende Ergebnisausfälle können daher nicht vollständig ausgeschlossen werden und haben nach derzeitiger Einschätzung unmittelbare Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

3 Erklärung zur Unternehmensführung

Aufgrund der durch das **Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen** in der Privatwirtschaft und im Öffentlichen Dienst in §§ 36, 52 GmbHG aufgenommenen Regelungen müssen Unternehmen, die der gesetzlichen Mitbestimmung unterliegen, selbst bestimmte Ziele für den Frauenanteil an Führungspositionen festlegen.

Die folgenden Ziele sollen bis zum 31. Dezember 2024 erreicht werden: Die festgelegte Zielgröße zur Frauenquote im Aufsichtsrat der LVB beträgt 25 %. Die Zielgröße zur Frauenquote innerhalb der Geschäftsführung der LVB beträgt mindestens 30 %.

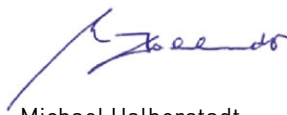
Weiterhin wurde eine Zielgröße für die obere Managementebene der LVB von 37 % beschlossen. Für die mittlere Führungsebene wurde eine Zielgröße von 30 % festgelegt. Als Frist zur Erreichung dieser Zielgrößen ist der 31. Dezember 2021 festgelegt worden.

Leipzig, den 20. März 2020

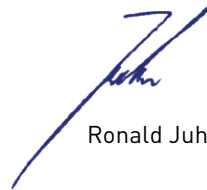
Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Michael Halberstadt



Ronald Juhrs

Bilanz zum 31. Dezember 2019

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva	in TEUR	
	31.12.2019	31.12.2018
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	990	0
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.575	4.482
3. Geleistete Anzahlungen	2.879	848
	7.444	5.330
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	94.967	95.564
davon Grundstücke: TEUR 25.907 (Vj.: TEUR 25.884)		
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: TEUR 67.851 (Vj.: TEUR 68.361)		
davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 1.210 (Vj.: TEUR 1.319)		
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	225.883	224.256
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	149.386	122.097
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	21.882	22.222
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.687	12.750
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	70.749	71.027
	573.554	547.916
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5.801	5.801
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.400	2.083
3. Beteiligungen	37	35
	7.238	7.919
	588.236	561.165
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	2
2. Geleistete Anzahlungen auf Vorräte	0	174
	0	176
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.149	4.553
2. Forderungen gegen Gesellschafter	488	318
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.505	2.195
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	0
5. Sonstige Vermögensgegenstände	6.608	7.257
	20.752	14.323
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	315	430
	21.067	14.929
C. Rechnungsabgrenzungsposten	366	245
	609.669	576.339

Passiva

in TEUR

	31.12.2019	31.12.2018
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	12.000	12.000
II. Kapitalrücklage	59.049	59.049
III. Gewinnrücklagen	65.092	65.092
1. Sonderrücklage gemäß § 27 Abs. 2 Satz 2 DMBilG	47.599	47.599
2. Andere Gewinnrücklagen	17.493	17.493
	136.141	136.141
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	259.155	236.074
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7.618	7.337
2. Sonstige Rückstellungen	22.721	20.925
	30.339	28.262
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.096	6.629
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	151.049	138.662
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.379	5.839
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.931	2.279
5. Sonstige Verbindlichkeiten	9.986	14.552
davon aus Steuern: TEUR 419 (Vj.: TEUR 375)		
	175.441	167.961
E. Rechnungsabgrenzungsposten	8.593	7.901
	609.669	576.339

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

in TEUR

	2019	2018
1. Umsatzerlöse	147.752	141.048
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.284	78
3. Sonstige betriebliche Erträge	64.497	58.423
davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 58.437 (Vj.: TEUR 52.264)		
	213.533	199.549
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.122	9.842
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	106.270	98.619
	116.392	108.461
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	35.802	34.658
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	8.123	7.930
davon für Altersversorgung: TEUR 1.188 (Vj.: TEUR 1.282)		
	43.925	42.588
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	47.331	43.647
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	-20.119	-18.076
	27.212	25.571
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	22.337	18.863
9. Erträge aus Beteiligungen	606	1.095
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 606 (Vj.: TEUR 1.095)		
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	48	67
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 48 (Vj.: TEUR 67)		
11. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	591	338
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	224	140
davon an verbundene Unternehmen: TEUR 67 (Vj.: TEUR 35)		
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	672	649
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.357	4.905
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 3.219 (Vj.: TEUR 3.212)		
15. Ergebnis vor Steuern	107	152
16. Ergebnis nach Steuern	107	152
17. Sonstige Steuern	107	152
18. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne	(-0,4)	(-0,4)
19. Jahresüberschuss	0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2019

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

1 Angaben zur Form und Darstellung von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig (LVB), haben ihren Sitz in Leipzig.

Sie sind im Handelsregister des Amtsgerichts Leipzig unter HRB 6993 eingetragen.

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 der LVB weist zum Abschlussstichtag wie im Vorjahr die Größenmerkmale einer großen Kapitalgesellschaft nach § 267 Handelsgesetzbuch (HGB) auf.

Der Jahresabschluss wurde auf der Grundlage des HGB und nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Eröffnungsbilanz in Deutscher Mark und die Kapitalneufestsetzung (DMBiG) sowie des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) aufgestellt.

Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 17. Juli 2015 (JAbschlVUV) wurde bei der Erstellung beachtet.

Die Gliederung der Bilanz wurde unter Bezugnahme auf § 265 Abs. 5 Satz 2 HGB um den Sonderposten für Investitionszuschüsse erweitert, um einen besseren Einblick in die Vermögens- und Finanzlage zu geben.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB gewählt.

Das Gliederungsschema der Gewinn- und Verlustrechnung wurde abweichend zum § 275 Abs. 2 HGB um den Posten „Ergebnis vor Steuern“ sowie um den Posten „Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse“ und den Vermerk der Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger erweitert.

Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

Als verbundene Unternehmen werden diejenigen Unternehmen angesehen, an denen die LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig (LVV), direkt oder indirekt mehrheitlich beteiligt ist beziehungsweise die direkt oder indirekt beherrscht werden.

2 Erläuterungen zu den Posten von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung bezüglich Ausweis, Bilanzierung und Bewertung

2.1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände werden entsprechend § 248 Abs. 2 S. 1 HGB zur Verbesserung des Einblicks in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auf Grund des Umfangs des Projektes im Geschäftsjahr erstmalig aktiviert.

Entgeltlich erworbene sowie selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Materialkosten, die Fertigungskosten sowie angemessene Teile der Gemeinkosten.

Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Abschreibungsmethode über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände vorgenommen. Im Falle einer dauerhaften Wertminderung wird außerplanmäßig abgeschrieben. Anlagegegenstände, deren Anschaffungskosten im Einzelfall 800,00 EUR nicht übersteigen, werden im Jahr der Anschaffung aktiviert und anschließend vollständig abgeschrieben. Für Wirtschaftsgüter, deren Wert 250,00 EUR nicht überschreitet, werden die Anschaffungskosten sofort als Aufwand erfasst.

Im Anlagevermögen werden unter den Zugängen auch ausstehende Schlussrechnungen für Investitionsprojekte abgegrenzt.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten angesetzt. Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen. Die Ausleihungen sind zum Nominalwert angesetzt.

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sind zu fortgeschriebenen durchschnittlichen Anschaffungskosten bewertet. Soweit erforderlich, werden Abwertungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden zum Nennwert erfasst. Dem möglichen Ausfallrisiko bei einzelnen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögensgegenständen sowie dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch die Bildung von Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Der Kassenbestand sowie die Guthaben bei Kreditinstituten werden mit dem Nominalwert bewertet.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten wurden für Ausgaben, soweit sie einen Aufwand nach dem Bilanzstichtag darstellen, gebildet.

Das Eigenkapital wurde zum Nennwert passiviert.

Der auf der Passivseite gebildete Sonderposten für Investitionszuschüsse wird entsprechend der Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst.

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgte nach den anerkannten Grundsätzen der Versicherungsmathematik mittels der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode). Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Folgende weitere Annahmen liegen der Bewertung zugrunde: Anwartschaftsdynamik von 1,5 % (Vj.: 1,5 %) und Rententrend von 1,5 % (Vj.: 1,5 %). Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem gemäß Angabe der Deutschen Bundesbank über zehn Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Ein Teil der Pensionsverpflichtungen (77 TEUR) ist gemäß § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB mit dem Zeitwert der Rückdeckungsversicherung bewertet, da es sich hierbei um kongruent rückgedeckte Versorgungszusagen handelt. Bei diesen Pensionsverpflichtungen, für die Rückdeckungsversicherungsverträge existieren, welche an die Pensionsanwärter verpfändet sind, werden die Verpflichtungen und der Aktivwert der Rückdeckungsversicherungen (77 TEUR) nach § 246 Abs. 2 HGB verrechnet.

Bei den gebildeten Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken sowie ungewissen Verbindlichkeiten angemessen und ausreichend berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Bei der Bewertung des Erfüllungsbetrages langfristiger

Rückstellungen wurden Kostensteigerungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen abgezinst, die von der Deutschen Bundesbank als über sieben Geschäftsjahre ermittelte durchschnittliche Marktzinssätze bekannt gegeben worden sind.

Die Jubiläumsrückstellungen wurden nach der PUC-Methode unter Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze mit dem Rechnungszins für eine angenommene durchschnittliche Restlaufzeit von 15 Jahren gemäß § 253 Abs. 2 HGB auf Basis der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck mit einem Zinsfuß von 1,97 % (Vj.: 2,32 %) ermittelt. Dabei wurde ein Gehaltstrend von 3,0 % p. a. (Vj.: 3,0 %) berücksichtigt. Als Finanzierungsendalter wurde die Regelaltersgrenze nach dem Gesetz zur Anpassung der Regelaltersgrenze an die demografische Entwicklung und zur Stärkung der Finanzierungsgrundlagen vom 20. April 2007 angesetzt.

Die Rückstellungen für Wertguthaben aus dem Modell „BeVor 67“ werden in Höhe des Zeitwerts der verpfändeten Wertkonten zuzüglich des Barwerts des nicht auf den Wertkonten gesicherten Arbeitgeberzuschusses für die abgeschlossenen Wertkontenverträge angesetzt. Die Ermittlung des Barwerts des Arbeitgeberzuschusses erfolgte nach der PUC-Methode unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck mit einem Zinsfuß von 1,97 % (Vj.: 2,32 %). Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem gemäß Angabe der Deutschen Bundesbank über sieben Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Zum Bilanzstichtag wird eine erwartete Steigerung der Wertkonten von 4,0 % p. a. (Vj.: 4,0 %) sowie ein rechnungsmäßiges Endalter von 63 Jahren zugrunde gelegt.

Die Rückstellungen für geschlossene Altersteilzeitvereinbarungen wurden nach handelsrechtlichen Ansatz- und Bewertungsvorschriften gebildet und unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Lohn- und Gehaltssteigerungen wurden mit 3,0 % p. a. (Vj.: 3,0 %) berücksichtigt. Die Gesellschaft wendet das Blockmodell an. Für Altersteilzeitrückstellungen ist ein versicherungsmathematisches Gutachten erstellt worden. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem gemäß Angabe der Deutschen Bundesbank über sieben Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von einem Jahr ergibt.

Von der Möglichkeit, Aufwandsrückstellungen nach § 249 Abs. 2 HGB alter Fassung für Instandhaltungsmaßnahmen gemäß Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch zum Zeitpunkt der Umstellung auf die Neuregelungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes beizubehalten, wurde Gebrauch gemacht.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten wurden für Einnahmen gebildet, soweit sie einen Ertrag nach dem Bilanzstichtag darstellen.

2.2 Erläuterungen zur Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung des **Anlagevermögens** werden im Anlagenspiegel dargestellt. Im Geschäftsjahr wurden 990 TEUR selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Insgesamt fielen 990 TEUR Entwicklungskosten an.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** von 7.149 TEUR (Vj.: 4.553 TEUR) ergaben sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen mit 2.622 TEUR (Vj.: 2.872 TEUR) aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit 1.179 TEUR (Vj.: 380 TEUR) aus dem Nebengeschäft. Weiterhin sind hier Ausgleichsansprüche von 3.280 TEUR (Vj.: 1.301 TEUR) auf Erstattung von Fahrgeldausfällen gemäß Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) und Forderungen aus Ausbildungsverkehr enthalten.

Von den **Forderungen gegen Gesellschafter** von 488 TEUR (Vj.: 318 TEUR) betreffen

- 293 TEUR (Vj.: 157 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und
- 195 TEUR (Vj.: 161 TEUR) Sonstige Forderungen.

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** von 6.505 TEUR (Vj.: 2.195 TEUR) betreffen

- 4.141 TEUR (Vj.: 1.508 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und
- 2.364 TEUR (Vj.: 687 TEUR) Sonstige Forderungen.

Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen mit 2 TEUR (Vj.: 0 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** betragen 6.608 TEUR (Vj.: 7.257 TEUR), davon betreffen 960 TEUR (Vj.: 2.277 TEUR) noch nicht abziehbare Vorsteuer.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen haben 11 TEUR (Vj.: 11 TEUR) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** von 366 TEUR (Vj.: 245 TEUR) werden im Wesentlichen EDV-Wartungspauschalen und vorausgezahlte Lizenzgebühren für Software ausgewiesen.

Das **gezeichnete Kapital** der Gesellschaft beträgt unverändert 12.000 TEUR. Die Stammeinlagen sind in voller Höhe erbracht und werden zum Bilanzstichtag von der Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (LVV) mbH gehalten.

Grundsätzlich abführungsgesperrt im Sinne von § 268 Abs. 8 HGB ist ein Betrag in Höhe von 990 TEUR (Vj.: 0 TEUR), der auf der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens gemäß § 248 Abs. 2 HGB beruht. Die hierauf entfallende passive latente Steuer wird beim Organträger bilanziert. Da die nach Abführung verbleibenden frei verfügbaren Rücklagen mindestens dem angesetzten Aktivwert entsprechen, wird das im Berichtsjahr erzielte Jahresergebnis in Höhe von 355,61 EUR gemäß Ergebnisabführungsvertrag an die LVV in voller Höhe abgeführt.

Die Entwicklung des **Sonderpostens** wird nachfolgend dargestellt:

Sonderposten für Investitionszuschüsse		in TEUR
	2019	2018
Anfangsstand 01.01.	236.074	221.204
Zugänge	44.002	33.007
Abgänge	802	61
Ertragswirksame Auflösung	20.119	18.076
Endstand 31.12.	259.155	236.074

Bei den **Pensionsrückstellungen** von 7.618 TEUR (Vj.: 7.337 TEUR) ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von 754 TEUR zwischen der pflichtgemäßen Bewertung zu dem über zehn Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz und einer Bewertung zu dem über sieben Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz.

Die **Sonstigen Rückstellungen** enthalten hauptsächlich Rückstellungen für Ausstehende Rechnungen (7.545 TEUR), Ungewisse Verbindlichkeiten (4.419 TEUR), Altlasten (2.716 TEUR), Personalansprüche (2.708 TEUR), Grunddienstbarkeiten nach GBBerG (2.057 TEUR) sowie Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen nach § 249 Abs. 2 HGB alter Fassung (556 TEUR).

In den Personalverpflichtungen sind Verpflichtungen von 3.344 TEUR aus Wertguthaben im Rahmen des Modells „BeVor 67“ enthalten. „BeVor 67“ ist ein Wertkontenmodell, das den Beschäftigten der LVB-Gruppe den Eintritt in den vorzeitigen Ruhestand oder auch in die Teilzeit vor dem Ruhestand ermöglicht. Um bereits vor dem gesetzlichen Rentenalter in den Ruhestand zu gehen, können Entgelt- und Zeitbestandteile, wie zum Beispiel laufendes Entgelt, Einmalzahlungen, Urlaubstage und Mehrarbeits-/Überstunden, eingebracht werden. Die hierfür gebildeten Rückstellungen sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den Kapitalanlagen zur Sicherung der langfristig fälligen Verpflichtungen aus dem Wertkontenmodell, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung dieser Altersversorgungsverpflichtungen dienen, verrechnet worden. Die fortgeführten Anschaffungskosten und damit der beizulegende Zeitwert im Sinne des § 255 Abs. 4 HGB betragen 2.733 TEUR. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beziffert sich ebenfalls auf 2.733 TEUR. Zusätzlich werden die Ansparverträge für Wertguthaben durch den Arbeitgeber über einen Zuschuss gefördert. Diese Verpflichtung ist separat bilanziert.

Die **Verbindlichkeiten** gliedern sich entsprechend ihrer Restlaufzeit wie folgt:

Verbindlichkeiten	Restlaufzeit			in TEUR
	bis zu einem Jahr (31.12.2018)	von einem bis zu fünf Jahre (31.12.2018)	über fünf Jahre (31.12.2018)	Gesamt 31.12.2019 (31.12.2018)
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.096 (6.629)	0 (0)	0 (0)	6.096 (6.629)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	15.958 (34.676)	44.819 (43.457)	90.272 (60.529)	151.049 (138.662)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.379 (5.839)	0 (0)	0 (0)	4.379 (5.839)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	3.931 (2.279)	0 (0)	0 (0)	3.931 (2.279)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	9.986 (14.552)	0 (0)	0 (0)	9.986 (14.552)
	40.350 (63.975)	44.819 (43.457)	90.272 (60.529)	175.441 (167.961)

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter** (151.049 TEUR, Vj.: 138.662 TEUR) betreffen mit

- 62 TEUR (Vj.: 733 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und
- 150.987 TEUR (Vj.: 137.929 TEUR) Sonstige Verbindlichkeiten.

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** (4.379 TEUR, Vj.: 5.839 TEUR) betreffen mit

- 301 TEUR (Vj.: 179 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und
- 4.078 TEUR (Vj.: 5.660 TEUR) Sonstige Verbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, betreffen, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** (9.986 TEUR; Vj.: 14.552 TEUR) werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus noch nicht verwendeten Fördermitteln von 9.450 TEUR (Vj.: 13.693 TEUR) erfasst.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** von 8.593 TEUR (Vj.: 7.901 TEUR) enthält im Wesentlichen das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von 7.105 TEUR, im Voraus erhaltene Ausgleichzahlungen für Finanzierungsaufwendungen von 1.000 TEUR und Einnahmen aus dem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft von 314 TEUR, die über die Laufzeit der Transaktionen ertragswirksam aufgelöst werden.

2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** betragen im Geschäftsjahr 2019 147.752 TEUR und setzen sich wie folgt zusammen:

	in TEUR	
	2019	2018
Verkehrserlöse	122.548	115.242
davon: Linieneinnahme	103.212	98.073
davon: Ausgleichszahlungen	14.045	13.009
davon: Weitere Verkehrserlöse	5.291	4.160
Leistungen für die Unternehmen der LVB-Gruppe	23.751	24.018
Übrige Umsatzerlöse	1.453	1.788
	147.752	141.048

Die Beförderungsentgelte im Linienverkehr enthalten die Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen der Gesellschaft, welche im Mitteldeutschen Verkehrsverbund gültig sind, sowie aus dem Verkauf von ausschließlich im Haustarif der LVB gültigen Fahrausweisen. Im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes werden die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf den Verkehrsunternehmen zugeschrieben. Aufgrund der noch ausstehenden Jahresrechnung sind die voraussichtlich zuzurechnenden Beträge erfasst. Die durch die Einführung des Verbundtarifs entstandenen verbundbedingten Belastungen (Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste) werden durch Zahlungen von 1.545 TEUR seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit 10.137 TEUR Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr sowie mit 3.908 TEUR die Erstattungen für Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß SGB IX. Die ausgewiesenen Ausgleichszahlungen wurden auf der Basis vorläufiger Werte ermittelt.

Unter den Leistungen für die LVB-Gruppe sind insbesondere die Erträge aus der Vermietung und Verpachtung, der Gestellung des Fahrpersonals und der Vermietung von Fahrzeugen sowie EDV-Leistungen, Personalausleihe und Dienstleistungserbringung enthalten.

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Erlöse von 426 TEUR. Die Umsätze wurden ausschließlich im Inland erzielt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 64.497 TEUR (Vj.: 58.423 TEUR) beinhalten im Wesentlichen

- 54.000 TEUR Erträge aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag,
- 3.937 TEUR sonstige Verkehrsleistungen,
- 1.466 TEUR Erträge aus Schadenersatzleistungen und
- 468 TEUR periodenfremde Erträge.

Der **Materialaufwand** von 116.392 TEUR (Vj.: 108.461 TEUR) beinhaltet 35 TEUR periodenfremde Aufwendungen.

Der **Personalaufwand** von 43.925 TEUR (Vj.: 42.588 TEUR) beinhaltet 5 TEUR periodenfremde Personalaufwendungen.

Die **Abschreibungen** betragen im Geschäftsjahr 47.331 TEUR (Vj.: 43.647 TEUR), davon 972 TEUR außerplanmäßig. Gegenläufig beträgt die **Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse** 20.119 TEUR (Vj.: 18.076 TEUR), davon 254 TEUR außerplanmäßig. Die außerplanmäßigen Abschreibungen resultieren aus der Überbauung von Bauvorhaben.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 22.337 TEUR (Vj.: 18.863 TEUR) enthalten 283 TEUR periodenfremde Aufwendungen.

Im Posten **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** von 224 TEUR (Vj.: 140 TEUR) sind 106 TEUR für Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen und periodenfremde Zinserträge von 37 TEUR enthalten.

Der Posten **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** von 4.357 TEUR (Vj.: 4.905 TEUR) schließt 690 TEUR für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** von 672 TEUR (Vj.: 649 TEUR) berücksichtigen die von den LVB zur Finanzierung des laufenden Betriebes an die Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale), gezahlten Beträge.

3 Angaben zum Jahresergebnis

Das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung von 355,61 EUR wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die LVV abgeführt. Die LVB schließen das Geschäftsjahr 2019 mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis ab.

4 Ergänzende Angaben

4.1 Konzernzugehörigkeit

Durch die LVV wird gemäß § 291 Abs. 1 HGB der befreiende Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 aufgestellt. Der für den größten und kleinsten Konsolidierungskreis erstellte Konzernabschluss wird beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht und ist über das Unternehmensregister abrufbar.

4.2 Haftungsverhältnisse

Es bestehen Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB aus einem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft. Die LVB haften für die künftigen Zahlungsverpflichtungen aus einem im Jahr 2005 mit der Skandinaviska Enskilda Banken AB Public Sweden, Stockholm (SEB), abgeschlossenen grenzüberschreitenden Leasinggeschäft mit einem Transaktionsvolumen von 22.906 TEUR. Die Zahlungsverpflichtungen sind durch den Kaufpreis abgedeckt, der beim Leasinggeber hinterlegt ist. Zum Bilanzstichtag betragen die ausstehenden Leasingverbindlichkeiten 17.595 TEUR (Vj.: 18.316 TEUR). Die Tilgungen sind im Berichtsjahr vertragsgemäß erfolgt. An den Vermögensgegenständen des Leasinggeschäfts wurde zugunsten der LVB ein Pfandrecht bestellt. Aufgrund der Struktur der Transaktion und der vorliegenden Informationen wird hieraus nicht mit einer Inanspruchnahme gerechnet.

4.3 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2019 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von 130.835 TEUR. Im Jahr 2020 ist ein Betrag von 126.912 TEUR fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von 125.497 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 75.121 TEUR.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2019 an die Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Sachsen, Dresden, Umlagen von 1,2 % und Zusatzbeiträge von 4,6 % (davon 2,3 % Arbeitnehmeranteil) der zusatzversorgungspflichtigen Entgelte aller Beschäftigten geleistet. Die zusatzversorgungspflichtigen Personalaufwendungen betrugen 33.273 TEUR. Die Umlagen und Zusatzbeiträge dienen der mittelfristigen Ausfinanzierung einer Deckungslücke der Zusatzversorgungskasse, die im Zuge der Umstellung auf ein beitragsfinanziertes, kapitalgedecktes Versicherungssystem besteht. Sobald die Ausfinanzierung erreicht ist, soll die Umlage entfallen.

Zum 31. Dezember 2019 besteht eine Investitionsverpflichtung in Höhe von 500 TEUR aus dem Konsortialvertrag vom 16. Dezember 2019, in welchem sich die LVB zur Zahlung einer Kommanditeinlage von 500 TEUR in die in 2020 neu gegründete und in das Handelsregister eingetragene Mobility inside Holding GmbH & Co. KG verpflichten.

4.4 Angaben zu den Organen

Der **Geschäftsführung** gehörten im Geschäftsjahr an:

- Herr Ulf Middelberg,
Geschäftsführer Markt und Finanzen, Sprecher der Geschäftsführung,
- Herr Michael Halberstadt,
Geschäftsführer Personal und Fahrservice, Arbeitsdirektor,
- Herr Ronald Juhrs,
Geschäftsführer Technik und Betrieb, Betriebsleiter.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden den Mitgliedern der Geschäftsführung folgende Leistungen gewährt:

	Festes Jahresgrundgehalt	Sonstige Bezüge	Erfolgsabhängige Vergütungen	Gesamtvergütung	Geleistete Zahlungen im Falle der Beendigung der Tätigkeit (Abfindungen)	Art der Altersversorgung ¹	Altersversorgung (Beitrags-) Aufwand
Ulf Middelberg	0 ²	0	17 ³	17	0	A	0
Michael Halberstadt	180	9	32 ⁴	221	0	A	30
Ronald Juhrs	220	8	32 ⁴	260	0	A+B	36
				498			66

¹ A – beitragsorientierte Leistungszusage, B – Zusatzversorgung

² Bezüge vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 von LVV

³ Zahlung Erfolgsprämie anteilig für 2017 und 2018 im Jahr 2019

⁴ Zahlung Erfolgsprämie anteilig für 2018 im Jahr 2019

Für die Managementleistungen 2019 erfolgte eine Weiterberechnung von der LVV an die Verkehrsbetriebe in Höhe von 220 TEUR.

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betrugen TEUR 363. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind 7.618 TEUR zurückgestellt.

Der **Aufsichtsrat** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Anteilseignervertreter	
Torsten Bonew Vorsitzender des Aufsichtsrates (bis 23.08.2019, vom 03.09.2019 bis 01.10.2019 sowie ab 30.10.2019)	Erster Bürgermeister und Beigeordneter für Finanzen, Stadt Leipzig
Dorothee Dubrau	Bürgermeisterin und Beigeordnete für Stadtentwicklung und Bau, Stadt Leipzig
William Grosser	Rentner
Christian Kriegel (ab 1. Oktober 2019)	Fraktionsgeschäftsführer, AfD-Fraktion im Stadtrat zu Leipzig
Konrad Riedel	Rentner
Franziska Riekewald	Wahlkreismitarbeiterin, Deutscher Bundestag, Mitglied des Deutschen Bundestages Sören Pellmann
Michael Schmidt	Fraktionsreferent, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat Leipzig
Michael Weickert (ab 1. Oktober 2019)	Verkaufsmitarbeiter, Breuninger Leipzig GmbH & Co.
Kristina Weyh (ab 1. Oktober 2019)	Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Dr. Claudia Maicher, Mitglied des Sächsischen Landtags
Christopher Zenker (ab 1. Oktober 2019)	Regionalgeschäftsführer, SPD Landesverband Sachsen
Axel Dyck (bis 30. September 2019)	Geschäftsführer, FCB Fachbüro für Consulting und Bodenmechanik GmbH
Stefan Georgi (bis 30. September 2019)	Lehrer für Mathematik, Sächsische Bildungsagentur
Manfred Rauer (bis 30. September 2019)	Rentner
Daniel von der Heide (bis 30. September 2019)	Geschäftsführer, Konsum Leipzig Handels- und Dienstleistungsgesellschaft mbH

Arbeitnehmervertreter		
Gerd Doepelheuer Stellvertretender Vorsitzender		Landesbezirksfachbereichsleiter Verkehr, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Landesbezirk Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
Renate Backmann		Fahrlehrerin und Ausbilderin (Kraftverkehrsmeisterin), Betriebsratsvorsitzende, LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH
Jens Herrmann-Kambach		Betriebsrat, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Bernd Hoffmann		Technischer Koordinator, IFTEC GmbH & Co. KG
Matthias Irmischer		Schienenbahnfahrer, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH
Uwe Kölle		Omnibusfahrer, LeoBus GmbH
André Luck		Schichtleiter Verkehrssteuerung, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Philip Ludwig		Mitarbeiter Fahrzeugservice, IFTEC GmbH & Co. KG
Doreen Wagner		Bereichsleiterin Einkauf und Logistik, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Holger Zeder		Schienenbahnfahrer, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr folgende Vergütung und Aufwandsentschädigung:

in EUR

Anteilseignervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Torsten Bonew Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	2.375,00
Dorothee Dubrau	1.000,00	1.875,00
Axel Dyck	750,00	1.250,00
Stefan Georgi	750,00	1.875,00
William Grosser	1.000,00	2.375,00
Christian Kriegel	250,00	750,00
Manfred Rauer	750,00	1.500,00
Konrad Riedel	1.000,00	2.375,00
Franziska Riekewald	1.000,00	2.375,00
Michael Schmidt	1.000,00	2.375,00
Daniel von der Heide	750,00	875,00
Michael Weickert	250,00	500,00
Kristina Weyh	250,00	625,00
Christopher Zenker	250,00	750,00
	10.000,00	21.875,00

in EUR

Arbeitnehmervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Gerd Doepelheuer Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	1.875,00
Renate Backmann	1.000,00	2.375,00
Jens Herrmann-Kambach	1.000,00	2.500,00
Bernd Hoffmann	1.000,00	2.625,00
Matthias Irmischer	1.000,00	2.375,00
Uwe Kölle	1.000,00	1.875,00
André Luck	1.000,00	2.000,00
Philip Ludwig	1.000,00	1.750,00
Doreen Wagner	1.000,00	2.125,00
Holger Zeder	1.000,00	2.375,00
	10.000,00	21.875,00

4.5 Abschlussprüferhonorar

Auf die Angabe des Gesamthonorars des Abschlussprüfers nach § 285 Nr. 17 HGB wird verzichtet, da sie in dem die Gesellschaft einbeziehenden Konzernabschluss der LVV enthalten sein wird.

4.6 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (§ 267 Abs. 5 HGB)

	2019	2018
Mitarbeiter Kerngeschäft	658	650
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	424	443
Mitarbeiter Service und Management	228	225
	886	875

4.7 Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH zum 31. Dezember 2019 (§ 285 Nr. 11 HGB)

Verbundene Unternehmen

	Abkürzung	Gesellschafter	Anteil am gezeichneten Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH, Leipzig ¹	LAB	LVB	100,00	200	118
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ¹	LSB	LVB	100,00	271	116
LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig	LTB	LeoBus	100,00 ²	947	119
Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig ¹	LSVB	LVB	100,00	354	115
LeoBus GmbH, Leipzig ¹	LeoBus	LVB	100,00	1.966	241
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig ³	IFTEC	LVB Siemens ⁴	50,00	7.743	344
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	LVB Stadtwerke ⁵	10,00	47	3

¹ Ergebnisabführungsvertrag mit der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

² 25,00 % direkt, 100,00 % von 75,00 % über LeoBus

³ Stimmrechtsmehrheit der Vertreter der LVB im Aufsichtsrat

⁴ Siemens Mobility GmbH, München

⁵ Stadtwerke Leipzig GmbH, Leipzig

Beteiligungen

	Abkürzung	Gesellschafter	Anteil am gezeichneten Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
LIB Verwaltungs-GmbH, Leipzig	LIBV	LVB Siemens ¹	50,00	26	1
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) ²	MDV	LVB andere	16,96	461	0
Mobility inside Verwaltungs GmbH ³	MiV	LVB andere	5,00	-	-
beka GmbH, Köln ²	beka	LVB andere	0,47	1.154	34

¹ Siemens Mobility GmbH, München

² Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018

³ in Gründung, eingetragen am 5. Februar 2020

5 Nachtragsbericht

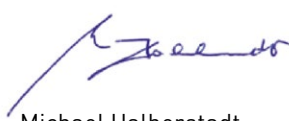
Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten und weder in der Gewinn- und Verlustrechnung noch in der Bilanz berücksichtigt sind, liegen nicht vor.

Leipzig, den 20. März 2020

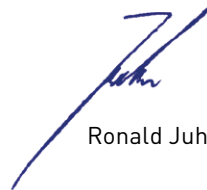
Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Michael Halberstadt



Ronald Juhrs

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2019

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2019
	01.01.2019	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	0	990	0	0	990
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	14.380	592	0	546	15.518
3. Geleistete Anzahlungen	848	2.602	36	-535	2.879
	15.228	4.184	36	11	19.387
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	134.837	754	0	2.368	137.959
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	538.258	11.268	1.807	8.792	556.511
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	396.483	23.239	11.827	24.854	432.749
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	45.453	1.504	48	394	47.303
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	26.082	1.182	237	1	27.028
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	71.027	36.360	218	-36.420	70.749
	1.212.140	74.307	14.137	-11	1.272.299
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5.801	0	0	0	5.801
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.083	0	683	0	1.400
3. Beteiligungen	35	2	0	0	37
	7.919	2	683	0	7.238
	1.235.287	78.493	14.856	0	1.298.924

in TEUR

Abschreibungen				Buchwerte	
01.01.2019	Zugänge	Abgänge	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018
0	0	0	0	990	0
9.898	2.045	0	11.943	3.575	4.482
0	0	0	0	2.879	848
9.898	2.045	0	11.943	7.444	5.330
39.273	3.719	0	42.992	94.967	95.564
314.002	17.638	1.012	330.628	225.883	224.256
274.386	18.445	9.468	283.363	149.386	122.097
23.231	2.238	48	25.421	21.882	22.222
13.332	3.246	237	16.341	10.687	12.750
0	0	0	0	70.749	71.027
664.224	45.286	10.765	698.745	573.554	547.916
0	0	0	0	5.801	5.801
0	0	0	0	1.400	2.083
0	0	0	0	37	35
0	0	0	0	7.238	7.919
674.122	47.331	10.765	710.688	588.236	561.165

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in Abschnitt 3 des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

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

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

Leipzig, den 20. März 2020

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


(Thomas Duppel)
Wirtschaftsprüfer


(Oliver Schrader)
Wirtschaftsprüfer



Impressum

Herausgeber

Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
Postfach 10 09 10
D-04009 Leipzig
Tel.: 0341 19449
verkehrsbetriebe@L.de
www.L.de

Verantwortlich

Ulf Middelberg
(Sprecher der Geschäftsführung),
Ronald Juhrs (Geschäftsführer)

Konzept und Gestaltung

Centralgestalt GmbH
www.centralgestalt.de

PDF-Download

www.L.de/geschaeftsbericht