

Jahresabschluss 2020

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

		2020	2019	2018
Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme	%	19,6	22,3	23,6
Deckung der langfristigen Aktiva durch Eigenkapital	%	21,4	23,1	24,3
Deckung der langfristigen Aktiva durch langfristig verfügbare Mittel	%	95,7	92,2	86,8
Erhaltene zweckgebundene Fördermittel für Investitionen	TEUR	77.804	39.157	32.511
Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger	TEUR	58.079	58.437	52.264
Umsatzerlöse	TEUR	133.689	147.752	141.048
Betriebsergebnis *)	TEUR	311	3.667	4.066
Beteiligungsergebnis	TEUR	16	525	784
Finanzergebnis	TEUR	-3.867	-4.085	-4.698
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	TEUR	0	0	0
Kostendeckungsgrad gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	%	64,4	72,1	73,3
Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	TEUR	-42.682	-28.289	-29.894
Investitionen	TEUR	96.528	78.493	63.895
Anzahl Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt		892	886	875

*) Ergebnis nach Steuern abzüglich Finanz- und Beteiligungsergebnis

Plan/Ist-Vergleich

in TEUR

	Plan 2020	Ist 2020	Abweichung
Erlöse Linienverkehr § 42 PBefG	106.191	89.919	-16.272
Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr	10.302	11.695	1.393
Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen gemäß SGB IX	4.187	2.897	-1.290
Erträge gemäß § 43 und § 46 PBefG	420	181	-239
Sonstige Verkehrserlöse	4.202	3.296	-906
Erlöse aus Vermietung, Verpachtung und Nutzung	10.537	10.387	-150
Umsatzerlöse mit Tochtergesellschaften (ohne Vermietung und Verpachtung)	14.145	13.981	-164
Sonstige Umsatzerlöse	747	1.333	586
Erlöse aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (inklusive Ausgleich für Finanzierungsmehraufwendungen) und Verkehrsverträgen	58.073	58.079	6
Sonstige Erträge	65.320	85.581	20.261
Materialaufwand	122.618	123.986	1.368
Personalaufwand	47.588	45.795	-1.793
Abschreibungen	26.746	27.658	912
Zinsaufwand	4.930	4.061	-869
Investitionen	138.359	96.528	-41.831

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 2020

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 2020 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 Einzel-sachverhalten berichten lassen. Im Zuge der weiter anhaltenden Corona-Pandemie haben sich die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat mit dieser besonderen Herausforderung laufend befasst und gemeinsam über notwendige Schritte abgestimmt. Die Versorgungssicherheit durch die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH ist auch in diesen Zeiten gewährleistet.

Im Geschäftsjahr 2020 haben vier ordentliche Sitzungen sowie eine außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats stattgefunden. Darüber hinaus fanden zwei Klausurtagungen zu folgenden Themen statt:

- Auswirkungen der COVID-19-Pandemie
- Erörterung von Planungsszenarien
- Strategierahmen für eine marktgerechte Weiterentwicklung
- Studie zu Umsetzungsoptionen eines 365-Euro-Tickets

Weiterhin wurden sechs Beschlüsse im schriftlichen Beschlussverfahren gefasst.

Themenschwerpunkte waren:

1. Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019
2. Wirtschaftsplanung für 2021 sowie mittelfristige Wirtschaftsplanung
3. Beteiligungsmanagement und Risikomanagement
4. Geschäftsführerangelegenheiten
5. Anpassung der Geschäftsordnung der Geschäftsführung zur Interim-Geschäftsverteilung ab 01. Mai 2020
6. Berichterstattungen zur COVID-19-Pandemie
7. MDV-Maßnahmen zum Umgang mit den Folgen der COVID-19-Pandemie
8. Berichterstattung über die wirtschaftliche Lage der LVB-Gruppe
9. Berichterstattung über Investitionsmaßnahmen
10. Tarifierung ab 1. August 2021
11. Weitere Umsetzung strategischer Konzepte: Technologieeinführung Elektrifizierung Bus sowie Liegenschaftskonzept
12. Beginn der Strategiediskussion unter Einbeziehung der strategischen Ausrichtung der Leipziger Gruppe
13. Aktivitäten ÖPNV-Rettungsschirm und wirtschaftliche Perspektiven – Finanzierung der Verkehrsleistung sowie Bund- und Länderfinanzierung
14. Bericht zum Basismodul Modernisierung Hauptachsen
15. Bericht zum Programm Wachstumsschub „einfach.anders.besser.“
16. Bundesweite Vernetzungsinitiative „mobility inside“ des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen
17. Bericht zur Sächsischen Plattform „Straßenbahn der Zukunft“
18. Impulse für das Kerngeschäft der LVB:
 - Umsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie 2020,
 - Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform LeipzigMOVE,
 - weitere Innovationsprojekte im Geschäftsfeld Mobilität),
 - Arbeitgeberattraktivität sowie Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen

Es besteht ein Präsidal- und Beteiligungsausschuss des Aufsichtsrats, welcher im Geschäftsjahr 2020 zu sechs Sitzungen, davon eine in Kombination als Findungskommission und eine als reine Findungskommission zusammenkam und die ihm zugewiesenen Themen für den Aufsichtsrat vorbereitet hat.

Der Finanz- und Bauausschuss kam zu drei Sitzungen sowie die zeitweiligen Ausschüsse des Aufsichtsrates „Technologieeinführung E-Mobilität“ zu drei Sitzungen und „Struktur LVB-Gruppe“ zu einer Sitzung zusammen und haben die ihnen zugewiesenen Themen für den Aufsichtsrat vorbereitet.

Frau Dorothea Dubrau ist zum 17. September 2020 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden und Herr Thomas Dienberg in den Aufsichtsrat entsandt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr. Dabei werden sie von der Gesellschaft angemessen unterstützt. Im Geschäftsjahr 2020 fanden folgende Weiterbildungsangebote bei der LVV statt:

- Grundlagen der Kommunalwirtschaft,
- Investitionsfinanzierung, derivative Finanzinstrumente, Risikomanagement und interne Revision,
- Rechte und Pflichten der Mitglieder des Aufsichtsrates einer GmbH,
- Betriebswirtschaft für kommunale Aufsichtsräte an Beispielen des LVV-Konzerns.

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 2020 berichtet. Des Weiteren berichtet der Aufsichtsrat, dass für das Geschäftsjahr 2020 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 2020 nicht erfolgt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020 wurden von der zum Abschlussprüfer bestellten KPMG 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 KPMG über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2020 sowie des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2020 zur Kenntnis. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung erhebt der Aufsichtsrat keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 festzustellen und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020 zu genehmigen.

Zudem empfiehlt der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung, die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2020 zu entlasten.

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, 06.05.2021



Torsten Bonew
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

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 integriertem Taxi, Leihauto und -fahrrad. Darüber hinaus werden Zusatz- und Ergänzungsverkehre als Erweiterung zum Linienverkehr auf der Grundlage gesonderter Beauftragungen angeboten. Das On-Demand-Angebot „Flexa“ ergänzt den klassischen ÖPNV sinnvoll und bindet Stadtteile an, deren Erschließung mit Straßenbahnen und Bussen im kundenfreundlichen Takt des Kernnetzes bisher wirtschaftlich nicht realisierbar war. Ergänzt wird das Verkehrsangebot zudem 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 zukunftsicher 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 das Nachhaltigkeits-szenario benötigen eine höhere Dotierung des VLFV und damit perspektivisch angepasste Finanzierungsquellen. Der mit der LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig (LVV), und der Stadt Leipzig geschlossene VLFV umfasst für das Bedienegebiet der Stadt Leipzig daher ein Volumen von 56,0 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr wurden zudem Schäden infolge der COVID-19-Pandemie durch den Bund, den Freistaat Sachsen und durch die Gesellschafterin ausgeglichen.

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 des 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 zielstrebigsten Wachstumsstrategie und geht einher mit den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der Stadt Leipzig. Ein **Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie** wurde im Juli 2020 vom Stadtrat verabschiedet. Für das Jahr 2030 wird das im „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum“ definierte Ziel angestrebt, ein Verhältnis des Umweltverbundes von 70 % zu erreichen, wobei dem ÖPNV eine besondere Bedeutung zufällt.

Maßgeblich für das Handlungsfeld ÖPNV ist dabei die am 18. Dezember 2019 beschlossene **zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans** der Stadt Leipzig mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2024. Die Schwerpunkte liegen bei Beschleunigungsmaßnahmen im bestehenden Netz, der Modernisierung des Fuhrparks und Kapazitätserweiterungen durch größere Fahrzeuge sowie dem Auftrag zur Weiterentwicklung des Liniennetzes. Ein zentrales Vorhaben zur Umsetzung der Anforderungen des Nahverkehrsplans ist das **„Basismodul Modernisierung Hauptachsen“**, welches Teil des „Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“ ist. Mit diesem etwa 70 komplexe Baumaßnahmen umfassenden Programm wird die vorhandene Netzinfrastruktur modernisiert und für einen Einsatz kapazitätsstärker 2,40 Meter breiter Fahrzeuge ab 2024 ertüchtigt, gleichzeitig wird mit diesem Paket die vollständige Barrierefreiheit im Straßenbahnnetz hergestellt. Die Umsetzung dieses für die LVB und die Stadt etwa 400 Mio. EUR umfassenden Programms zuzüglich erheblicher Investitionen in die Netze von Wasser- und Stadtwerken kann nur durch die Aufnahme in ein Bundesförderprogramm auf Basis des ab 2020/21 deutlich aufgestockten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) abgesichert werden. Die Modernisierung der Hauptachsen ist zudem ein zentrales Element zur Beschleunigung und Qualitätsverbesserung des ÖPNV und zum Abbau von Langsamfahrstrecken.

Die termingerechte Realisierung des Basismoduls zur Modernisierung der Hauptachsen dient den LVB nicht nur zur Absicherung einer steigenden Leistungsfähigkeit, sondern ist eine zwingende Voraussetzung zur Erreichung weiterer Zielstellungen der Mobilitätsstrategie, insbesondere zur Realisierung von **Netzerweiterungen bei der Straßenbahn** ab 2025. Als Konkretisierung des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie wurde am 14. Oktober 2020 vom Stadtrat eine Vorlage zur Netzerweiterung Straßenbahn mit einer Priorisierung der Projekte „Südsehn“ (Tangente durch den Schleußiger Weg), Anbindung S-Bahnhof Wahren („Wahren4Link“) und Verlängerung der Linie 9 nach Thekla-Süd beschlossen.

Die **Beschleunigung des ÖPNV** ist eine zentrale städtische Rahmenbedingung, ohne die die Ziele des Nachhaltigkeits-szenarios nicht erreichbar sind. Daher müssen das Modernisierungstempo der Infrastruktur erhöht, Langsamfahrstrecken abgebaut und Behinderungen des ÖPNV in den mit verschiedenen Nutzungsanforderungen überfrachteten Verkehrsräumen beseitigt werden. Hierfür ist eine zügige und ÖPNV-bevorrechtigende Umgestaltung der Anlagen inklusive der Schaffung barrierefreier Zugänge nötig und es bedarf insbesondere einer systematischen Identifizierung von Störquellen und deren Beseitigung über gezielte Beschleunigungsmaßnahmen.

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 Litern auf 100 Kilometer verbraucht. Die LVB arbeiten trotzdem 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 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, Nutzbarmachung der Digitalisierung verbunden mit neuen verfügbaren Technologien für kundenorientierte Mobilität, sich wandelnde Anforderungen im Umfeld des Arbeitsplatzes im Zuge moderner digitaler Arbeitswelten sowie die Vernetzung von vorhandenen Mobilitätsangeboten – auch überregional – sind nur einige wichtige Themenfelder, die in diesen Projekten erschlossen werden sollen. Ergebnisse dieser Projekte helfen den LVB, auf die neuen Herausforderungen adäquat zu reagieren und somit nachhaltig neue Ergebnisbeiträge zu erbringen bzw. vorhandene abzusichern.

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 der Stadt Leipzig ein. Das Max-Planck-Institut steuert mathematische und physikalische Forschungsergebnisse bei, auf deren Grundlage Softwarelösungen für die LVB entwickelt werden. Ganz konkret kommen die von der Mobilitätsfabrik erstellten Lösungen beim On-Demand-Dienst „Flexa“ zur Anwendung. Das teilweise selbst entwickelte Ridepooling-System ermöglicht die intermodale und nahtlose Verknüpfung der eingebundenen Verkehrsträger zu einer optimalen Start-Ziel-Kombination.

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 LVB beteiligen sich dabei als einer der Initiatoren an diesem Projekt und haben sich dazu im Geschäftsjahr an zwei Unternehmen beteiligt.

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 haben 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 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 Frage 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.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die **Corona-Pandemie** hat die wirtschaftliche Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr nachhaltig beeinflusst. Nachdem die Prognosen zu Jahresbeginn 2020 noch recht zuversichtlich ausfielen, hat sich die Situation mit Beginn der Pandemie drastisch verändert.

Die ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie haben die Wirtschaft im März und April in Teilen nahezu lahmgelegt. Eine schwere Rezession, welche an die globale Wirtschaftskrise im Jahr 2009 erinnert, wird als Folge der Corona-Krise zur Realität. Die Verunsicherung der Wirtschaftsunternehmen bezüglich der weiteren konjunkturellen sowie geschäftlichen Entwicklung ist branchenübergreifend sehr groß.

Im Gegensatz zu Unternehmen, die teilweise von Betriebsschließungen betroffen waren, forderten die Umstände von den Unternehmen des ÖPNV, ihre Leistungen in gesellschaftlicher und sozialer Verantwortung weitgehend aufrechtzuerhalten. Infolge der massiven Einschränkungen des öffentlichen Lebens hat die Branche nichtsdestotrotz einen immensen Nachfrageverlust und Rückgang der Fahrgastzahlen erlitten, die sich auf Jahre unter Vorkrisenniveau und ursprünglichen Erwartungen bewegen werden.

Die daraus resultierenden Einnahmeverluste stellen die Unternehmen der Branche vor große Herausforderungen, die nur mit Unterstützung von Bund und Ländern bewältigt werden können. Sollten sich Nachfrage und Einnahmen, unter anderem auch durch verändertes Verhalten bei der Verkehrsmittelwahl, langfristig nicht erholen, fehlen wichtige finanzielle Mittel, um den steigenden Kosten und dem wachsenden Investitionsbedarf eines leistungs- und zukunftsfähigen ÖPNV sowie einer erfolgreichen Gestaltung der Verkehrswende gerecht zu werden.

Während die öffentlichen Haushalte die positive Entwicklung des ÖPNV der vergangenen Jahre mit finanziellen Mitteln unterstützt haben, sind diese durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie nun stark unter Druck geraten. Sollten benötigte Fördermittel infolgedessen zukünftig nicht in erforderlicher Höhe bereit gestellt werden, sind dringend notwendige Investitionen gefährdet.

Planungssicherheit ist jedoch 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. Diese besteht auch für das Geschäftsjahr 2021 fort. Aufgrund der mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufgestellten Anforderungen ist eine neue Betrauung im Sinne der Verordnung EG 1370/2007 in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) erforderlich. Der Stadtrat hat dazu mit Beschluss vom 12. November 2020 den Oberbürgermeister ermächtigt, alle notwendigen Schritte zur fachlichen Vorbereitung und rechtlichen Sicherstellung des geplanten Verfahrens einzuleiten. Im Zuge dessen hat die Stadt Leipzig am 25. November 2020 eine Vorabkennzeichnung im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

2.2 Geschäftsverlauf

Mit dem **Ausbruch der Corona-Pandemie** im Frühjahr 2020 und dem erneuten Aufflammen des Pandemiegeschehens im vierten Quartal 2020 hat sich die Ausgangslage für die angestrebte weitere Stärkung des ÖPNV noch einmal maßgeblich verändert. Die Einschränkungen des öffentlichen Lebens infolge der Corona-Pandemie beeinflussen den erwarteten Geschäftsverlauf der LVB massiv negativ. Die Fahrgäste haben ihr Mobilitätsverhalten deutlich angepasst und werden auf absehbare Zeit nicht vollständig zu ihren alten Nutzungsgewohnheiten zurückkehren können oder wollen. Damit fehlten wesentliche Teile der so entscheidenden Nutzerfinanzierung, gleichzeitig geraten die Haushalte von Kommunen, der Länder und des Bundes unter erheblichen Druck. Die LVB haben zudem ihr Verkehrsangebot nicht in gleichem Maße reduziert, wie es aufgrund des massiven Nachfragerückgangs wirtschaftlich geboten gewesen wäre. Damit trugen die LVB dem gestiegenen Platz- und Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste Rechnung und ermöglichten es in großen Teilen, das erforderliche Abstandsgebot einzuhalten. Zudem kamen sie damit dem Wunsch der Politik nach, das ÖPNV-Angebot als Lebensader aufrechtzuerhalten.

Verursacht durch das Pandemiegeschehen sind den LVB aufgrund des Fahrgastrückgangs erhebliche Einnahmeverluste entstanden. Der Bund stellt der ÖPNV-Branche für die erlittenen Einnahmeverluste im Jahr 2020 finanzielle Mittel von 2,5 Mrd. EUR zur Verfügung. Die Länder haben in der Verkehrsministerkonferenz vereinbart, sich gemeinsam mit dem Bund am Ausgleich der Schäden zu beteiligen. Der so aufgespannte **ÖPNV-Rettungsschirm** umfasste für das Jahr 2020 ein Volumen von 5,0 Mrd. EUR. Der Freistaat Sachsen hat im Zuge dessen eine erforderliche Landesregelung erlassen. Auf der Basis dieser Richtlinie beantragten die LVB sowie die Stadt Leipzig als Aufgabenträger Mittel von insgesamt 16,2 Mio. EUR. Aufgrund des weiteren Verlaufs der Pandemie nach Abgabe des Antrags und Spielräumen bei der Interpretation der erlassenen Richtlinie wurde ein Teilbetrag für drohende Rückzahlung aus dem Verwendungsnachweis, der im Jahr 2021 zu erbringen ist, abgegrenzt. Entsprechend der dem ÖPNV-Rettungsschirm zugrunde liegenden Systematik zur Ermittlung des Schadens, die im Kern auf das Vorjahr referenziert, kann darüber nicht der gesamte Schaden ausgeglichen werden. Dies resultiert aus den ursprünglich erwarteten Erlössteigerungen aus der Wachstumsstrategie, die Aufwandssteigerungen kompensieren sollten. Infolgedessen ist, auch nach eigenen Anstrengungen zur Kompensation fehlender Einnahmen sowie der Mittel von Bund und Land, ein Verlust von 3,6 Mio. EUR zu verzeichnen.

Den äußeren Umständen zum Trotz wurde die Weiterentwicklung des ÖPNV in Leipzig konsequent fortgesetzt. Dies äußert sich zum Beispiel in der Weiterentwicklung von Leipzig mobil, das seit Juni 2020 in verbesserter Form (und um einen Markenrechtsstreit abzuwenden) als **LeipzigMOVE** angeboten wird. Der Linienverkehr der LVB ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Leipzig. Je nach Siedlungs- und Nachfragestruktur ist dieser jedoch nicht überall und zu jeder Zeit das ideale Angebot aus Kunden- und betrieblicher Sicht. Für diese Fälle wurde **das Mobilitätsangebot „Flexa“** entwickelt: Fast vor der Haustür holen die LVB ihre Kunden nach Bestellung per App ab und bringen sie mit einem der Flexa-Fahrzeuge zu ihrem Ziel oder zur nächsten Umstiegshaltestelle zu Tram und Bus. Die zugehörige Software stammt aus der hauseigenen „Mobilitätsfabrik“. Seit Oktober 2019 ist Flexa im Pilotbetrieb in den Stadtteilen

Wiederitzsch, Lindenthal und Breitenfeld verfügbar und wird dort ausgiebig in puncto Fahrbetrieb, Kundenakzeptanz und technischer Optimierung getestet und weiterentwickelt. Seit dem 24. August 2020 ist Flexa ebenso in Seehausen verfügbar. Zudem ist die Erschließung eines neuen Flexa-Bediengebietes in den Stadtteilen Holzhausen und Meusdorf erfolgt. Mit der Weiterentwicklung von LeipzigMOVE und insbesondere auch mit Produktinnovationen wie dem On-Demand-Dienst 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.

Sich nicht aufhalten lassen und auch in schwierigen Zeiten die gesetzten Ziele im Blick behalten ist nicht nur Teil des Handelns der LVB, sondern auch der Kern einer geschärften Positionierung. Im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche wurde der neue Claim der LVB „**Lass dich nicht aufhalten.**“ eingeführt und von einer mehrwöchigen Imagekampagne begleitet. Die Leitidee und kreative Strategie ist, Emotionen, persönliche Ziele und Bedürfnisse in den Fokus der integrierten Kommunikation zu stellen. Die LVB helfen Menschen, ihre persönlichen Ziele zu erreichen. Die LVB motivieren, an diesen Zielen festzuhalten, und unterstützen die Fahrgäste sowie Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen auf ihrem Weg, diese zu erreichen. Der neue Leitsatz, als das zentrale Versprechen der LVB, bringt dies klar und verständlich zum Ausdruck.

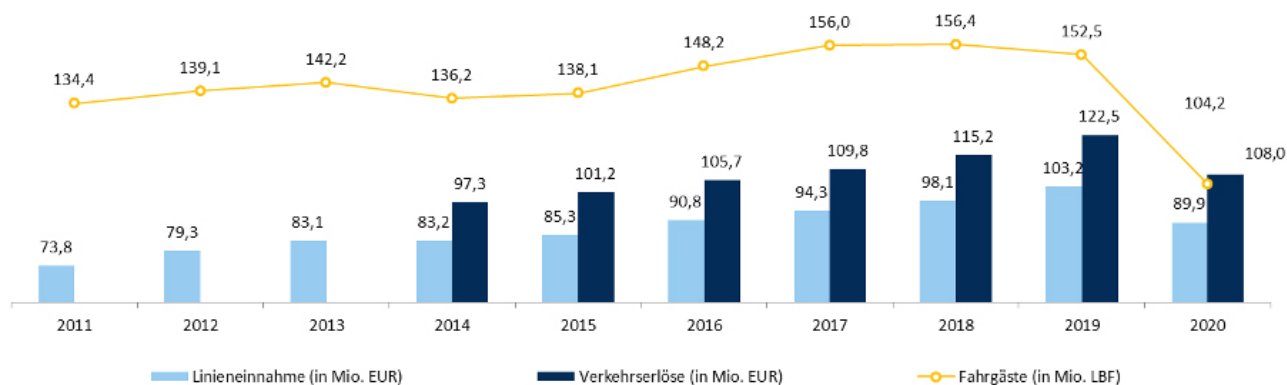
2.3 Ertragslage

Die Ertragslage des abgelaufenen Geschäftsjahres war durch die COVID-19-Pandemie geprägt und dadurch massiv negativ beeinflusst. Im Einzelnen stellt sich die Ertragslage wie folgt dar:

Betriebliche Erträge		in Mio. EUR	
	2020	2019	Veränderung
Umsatzerlöse	133,7	147,8	-14,1
davon: Verkehrserlöse	108,0	122,5	-14,5
davon: Linienentnahme	89,9	103,2	-13,3
davon: Ausgleichszahlungen	14,6	14,0	0,6
davon: weitere Verkehrserlöse	3,5	5,3	-1,8
davon: weitere Umsatzerlöse	25,7	25,3	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	1,7	1,3	0,4
Erträge aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag für das Bediengebiet der Stadt Leipzig	56,0	54,0	2,0
Erträge aus Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen	0,5	0,5	0,0
Erträge aus übrigen Verkehrsverträgen	1,6	1,6	0,0
Erträge aus übrigen Zuschussvereinbarungen	1,7	2,4	-0,7
Zuschüsse von Dritten	16,5	0,3	16,2
Übrige sonstige betriebliche Erträge	9,3	5,6	3,7
	221,0	213,5	7,5

Die **Verkehrserlöse** reduzierten sich pandemiebedingt um 11,8 % auf 108,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Die **Linieinnahme** als wesentlicher Teil der Verkehrserlöse lag im Geschäftsjahr mit 89,9 Mio. EUR um 13,3 Mio. EUR unter dem Vorjahreszeitraum. Der hohe Anteil an Vertragskunden führte zunächst dazu, dass der prozentuale Verlust in der Linieinnahme weitaus geringer ausfiel als der Fahrgastrückgang. Im Abo-Segment zeichneten sich zunächst keine umfangreichen Kündigungen ab. Infolge der mehrmaligen Verlängerung des zweiten Lockdowns in das Frühjahr 2021 hinein nehmen Kündigungen jedoch spürbar zu.

Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Linieinnahme



Im Geschäftsjahr beförderten die LVB 104,2 Mio. Fahrgäste und damit rund 32 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Nach dem **pandemiebedingten Einbruch der Fahrgastzahlen** im zweiten Quartal war im dritten Quartal zunächst eine vorläufige Konsolidierung auf bis zu 80 % des (saisonbereinigt) normalen Niveaus zu verzeichnen. Auch im September – als erstem Monat seit Februar mit weitgehend normalem Schulbetrieb – lagen die Fahrgastzahlen immer noch weit unter Vorjahresniveau. Ab Ende September verschärfte sich die Pandemielage wieder und erneute Einschränkungen des gesellschaftlichen Lebens und Teilschließungen öffentlicher Einrichtungen über einen längeren Zeitraum waren die Folge. Dies führte abermals zu einem erheblichen Rückgang der Nachfrage auf bis zu 50 % der üblichen Nachfrage im Dezember 2020. Ein schnelles Wiedererreichen des Niveaus vor der Pandemie zeichnet sich nicht ab.

Im Geschäftsjahr wurden eigene Softwarelösungen erstellt. Die dafür angefallenen Aufwendungen wurden als Vermögensgegenstände im Anlagevermögen erfasst und trugen zur Erhöhung der **anderen aktivierten Eigenleistungen** gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Mio. EUR bei.

Bei den **sonstigen betrieblichen Erträgen** ist gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um 21,1 Mio. EUR zu verzeichnen. Dies resultiert im Wesentlichen aus Mitteln, die zum Ausgleich von Schäden durch die Corona-Pandemie vereinnahmt wurden. Zudem stieg der Höchstbetrag des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrags gegenüber dem Vorjahr um 2,0 Mio. EUR auf 56,0 Mio. EUR. Höhere Erträge aus Schadenersatz, Erträge aus dem Verkauf von Altfahrzeugen sowie die Auflösungen von Rückstellungen wirkten ebenfalls positiv.

Den betrieblichen Erträgen stehen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

Betriebliche Aufwendungen		in Mio. EUR	
	2020	2019	Veränderung
Materialaufwand	124,0	116,4	7,6
davon: Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11,0	10,1	0,9
davon: Aufwendungen für bezogene Leistungen	113,0	106,3	6,7
Personalaufwand	45,8	43,9	1,9
davon: Löhne und Gehälter	37,1	35,8	1,3
davon: Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	8,7	8,1	0,6
Abschreibungen	27,7	27,2	0,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	23,2	22,3	0,9
	220,7	209,8	10,9

Die Erhöhung des **Materialaufwands** um 7,6 Mio. EUR 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 und der Infrastruktur sowie für die Beschaffung von Fahrstrom angefallen. Gegenläufig wirkten insbesondere geringere Aufwendungen für Subunternehmer.

Die gegenüber dem Vorjahr höheren **Personalaufwendungen** resultieren aus der tarifvertraglich vereinbarten Erhöhung der Vergütung der 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 0,9 Mio. EUR im Wesentlichen aufgrund höher Aufwendungen für den Unterhalt von IT-Systemen sowie der Durchführung von Projekten.

Infolge der Corona-Pandemie wurde im Geschäftsjahr ein Verlust erwirtschaftet. Das Jahresergebnis von –3.646.368,15 EUR wurde gemäß dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag durch die Gesellschafterin ausgeglichen.

2.4 Finanzlage

Im Geschäftsjahr hat sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag um 33,3 Mio. EUR erhöht.

Der Cash Flow aus dem laufenden Geschäft (–42,7 Mio. EUR) hat sich im Wesentlichen durch das in Folge der Corona-Pandemie verschlechterte Ergebnis vor Ausgleichszahlungen für Schäden und den Abbau von Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber dem Vorjahr um 14,4 Mio. EUR verschlechtert.

Der Kapitalabfluss aus der Investitionstätigkeit (–88,9 Mio. EUR) liegt insbesondere aufgrund der hohen Investitionstätigkeit um 14,0 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau. Im Berichtsjahr wurden Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in das Sachanlagevermögen von insgesamt 90,8 Mio. EUR getätigt. Dagegen wirkten unter anderem Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen und Dividenden von 0,9 Mio. EUR sowie Einzahlungen aus der Veräußerung von Altfahrzeugen.

Der Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit (164,8 Mio. EUR) ist hauptsächlich durch den Mittelzufluss aus Verkehrsverträgen und Fördermitteln von insgesamt 133,6 Mio. EUR geprägt. Zur langfristigen Unternehmensfinanzierung wurden im Geschäftsjahr Gesellschafterdarlehen von 47,0 Mio. EUR aufgenommen. Diesem Kapitalzufluss standen vertraglich vereinbarte Tilgungszahlungen von Gesellschafterdarlehen von insgesamt 15,9 Mio. EUR gegenüber. Die Einzahlungen aus Fördermitteln einschließlich der Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm stiegen gegenüber dem Vorjahr um 38,6 Mio. EUR auf 77,8 Mio. EUR. Infolgedessen erhöhte sich der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit gegenüber dem Vorjahr um 42,4 Mio. EUR.

Die kurzfristige Liquiditätssicherung erfolgte über das konzerninterne Cash-Management-System mit der LVV. Dieses System sicherte auch die Handlungsfähigkeit der LVB trotz – in Sachsen – extrem später Entscheidung zum Rettungsschirm. Den LVB wurde im Rahmen des Cash Managements eine reguläre Kreditlinie von 36,0 Mio. EUR eingeräumt, welche zum Bilanzstichtag nicht in Anspruch genommen worden ist. Das Cash-Pool-Limit wurde auch unterjährig nicht überschritten. Es bestand zum 31. Dezember 2020 eine Einlage in Höhe von 30,1 Mio. EUR. Die Höhe dieser Einlage resultiert im Wesentlichen aus den stark gestiegenen Einzahlungen aus (zum Teil noch nicht verwendeten) Fördermitteln. Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2020 Verbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen der LVB aus dem Cash Management gegenüber Tochterunternehmen von 3,0 Mio. EUR beziehungsweise 4,5 Mio. EUR.

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

2.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme betrug zum Stichtag 695,7 Mio. EUR und liegt damit 86,0 Mio. EUR über dem Vorjahreswert von 609,7 Mio. EUR.

Vermögenslage		in Mio. EUR	
	31.12.2020	31.12.2019	
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	8,4	7,4	
II. Sachanlagen	620,9	573,6	
III. Finanzanlagen	7,1	7,2	
	636,4	588,2	
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	58,8	20,8	
II. Liquide Mittel	0,1	0,3	
	58,9	21,1	
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	0,4	0,4	
	695,7	609,7	

Die im Jahr 2020 getätigten Investitionen führten zu einer Erhöhung des **Sachanlagevermögens**, unter Berücksichtigung der Abschreibungen, um 47,3 Mio. EUR.

Das **Finanzanlagevermögen** verblieb aufgrund der regulären Tilgung von Gesellschafterdarlehen an ein Tochterunternehmen und der Beteiligung an zwei Unternehmen der Mobility Inside in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Erhöhung des **Umlaufvermögens** um 37,8 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus höheren Forderungen gegen die Gesellschafterin aus der Teilnahme am Cash Pooling.

Passiva		in Mio. EUR	
		31.12.2020	31.12.2019
Passiva			
A. Eigenkapital		136,1	136,1
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse		290,8	259,2
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen		7,9	7,6
2. Sonstige Rückstellungen		28,1	22,7
		36,0	30,4
D. Verbindlichkeiten			
1. Kurzfristige Verbindlichkeiten		57,0	40,4
2. Mittel- und langfristige Verbindlichkeiten		168,7	135,1
		225,7	175,5
E. Passive Rechnungsabgrenzung		7,1	8,6
		695,7	609,7

Die Eigenkapitalquote ist aufgrund der höheren Bilanzsumme auf 20 % (Vj.: 22 %) gesunken. Im Geschäftsjahr konnten Fördermittel erneut in einem größeren Umfang vereinnahmt werden. Infolgedessen ist ein Anstieg des **Sonderpostens für Investitionszuschüsse** zu verzeichnen. Der Bestand an mittel- und langfristigen Darlehen des Gesellschafters LVB hat sich bedingt durch die Darlehensaufnahmen im Jahr 2020 von 47,0 Mio. EUR unter Berücksichtigung planmäßiger Tilgungen auf 168,7 Mio. EUR erhöht.

2.6 Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik

Die Unternehmen der LVB-Gruppe sind in weiten Teilen auf personalintensiven Geschäftsfeldern tätig. Das Berichtsjahr war insbesondere durch die **hohe Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** auch unter herausfordernden Bedingungen infolge des Pandemiegeschehens geprägt. Die Anordnung von Kurzarbeit, das Arbeiten aus dem Home Office und die Einhaltung von erforderlichen Hygienemaßnahmen veränderten den Arbeitsalltag spürbar. Gleichzeitig erreichten die LVB so ungewöhnlich niedrigere Infektionszahlen und Krankenquoten insgesamt.

Der angespannten Personalsituation aus Vorjahren begegnete die LVB-Gruppe weiterhin mit **Maßnahmen zur Bewerbergewinnung**. Dazu gehören neben der verstärkten Personalsuche im weiteren Umland unter anderem öffentlichkeitswirksame Recruiting-Events, die in diesem anspruchsvollen Jahr auch durch Online-Aktionstage fortgeführt wurden. Gleichzeitig wurden die Ausbildungskapazitäten der Fahrschule ausgebaut. Damit konnten für die offenen Stellen sowie für die Neubesetzung infolge von laufenden Fluktuationen und Rentenabgängen neue Mitarbeiter gewonnen und zum Einsatz gebracht werden.

Die LVB beschäftigten zum 31. Dezember 2020 600 Mitarbeiter sowie 292 Mitarbeiterinnen und damit insgesamt **892 Beschäftigte**. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig und befristet Beschäftigter 892. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 392 eigene Fahrer eingesetzt, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in den Tochtergesellschaften LeoBus GmbH, Leipzig (LeoBus), und Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig (LSVB), die Verkehrsleistung der LVB erbracht haben. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 252 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 248 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Der Krankenstand betrug für die LVB 9,0 % und entsprach damit dem Krankenstand der gesamten LVB-Gruppe, der 9,3 % betrug. Damit konnte gegenüber dem Vorjahr eine Reduzierung erreicht werden.

Im November 2020 einigten sich die Verhandlungspartner zu den Bedingungen der **Fortführung des Tarifvertrages Nahverkehr Sachsen (TV-N)** mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2023. Das Tarifiergebnis umfasst neben Erhöhungen für die Entgelttabellen auch die Erhöhung des Urlaubsanspruchs auf 30 Tage pro Jahr, die Erhöhung des festen Bestandteils der Jahressonderzahlung, die Anrechnung von Ausbildungszeiten sowie Regelungen zur künftigen Entwicklung von Arbeitszeiten. Im Kern wurde vereinbart, die für den Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes (TVöD) vereinbarten Entgelttabellenerhöhungen auch für den Branchentarifvertrag zu übernehmen. Damit steigen die Tabellenentgelte um 1,4 % zum 1. April 2021 und um 1,8 % zum 1. April 2022. Darüber hinaus verständigten sich die Tarifparteien auf weitere Entgelterhöhungen um jeweils 1,7 % im Oktober 2021, 2022 und 2023. Für 2020 wurde zudem die Zahlung einer einmaligen Corona-Sonderprämie gewährt. Dieses Verhandlungsergebnis ist auch Ausdruck des Bekenntnisses der LVB-Gruppe, Vergütungsbedingungen im Rahmen des wirtschaftlich Möglichen fairer zu gestalten, und durch die Rückwirkung auf die Haustarifverträge der LeoBus und LSVB ein weiterer Schritt für die bereits begonnene **Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen** im Fahrdienst.

Um die Zusammenarbeit im Fahrdienst weiter zu verbessern, wurde im Geschäftsjahr das im Jahr 2019 gestartete das **Projekt „Näher dran“** abgeschlossen. Wesentliche Ziele dieses Projektes waren eine intensivere Betreuungs- und Führungsarbeit im Fahrdienst, eine höhere Mitarbeiterzufriedenheit und eine geringere Krankenquote im Fahrdienstbereich. Die Verbesserung der Ansprechbarkeit von Führungskräften und Dienstzuteilern an den zentralen Einsatzpunkten der Fahrer vor Ort wurde umgesetzt und wird positiv wahrgenommen.

Im Geschäftsjahr konnten **49 Auszubildende für die Unternehmensgruppe gewonnen** werden. Die Einstellungen wurden dabei auf den konkreten Bedarf der Fachbereiche abgestimmt. Dem vorausgegangen war eine signifikant höhere Anzahl an Bewerbern, die mit rund 1.000 deutlich über dem Vorjahr lag. Dies zeigt zudem die Attraktivität einer Berufsausbildung in der LVB-Gruppe. Nicht zuletzt auch, weil allen erfolgreich auslernenden Auszubildenden ein unbefristeter Arbeitsvertrag mit Einsätzen in der LVB-Gruppe angeboten wird. Mit insgesamt 125 Auszubildenden zum 31. Dezember 2020 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 im Jahr 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.

2.7 Investitionen

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

Investitionen		in Mio. EUR
	Ist 2020	Plan 2020
Netze	43,0	46,3
Fahrzeuge	39,6	67,4
Liegenschaften	8,9	13,1
Marketing	2,5	4,7
EDV	2,3	6,8
Sonstiges	0,2	0,1
	96,5	138,4

Die LVB haben im Jahr 2020 Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände im Umfang von 96,5 Mio. EUR durchgeführt. Diese wurden aktiv durch den Freistaat Sachsen mit der Bereitstellung von Fördermitteln unterstützt. Schwerpunkte bildeten die Beschaffung weiterer Straßenbahnfahrzeuge des Typs „XL“ sowie eines modernen Elektrobusses und emissionsarmer Dieselbusse, der Baubeginn einer Abstellanlage und -halle für 180 Fahrzeugeinheiten in Heiterblick und ein umfangreiches Erneuerungsprogramm für die Gleisinfrastruktur mit den Hauptmaßnahmen Goerdelerring, Bornaische Straße und Rosa-Luxemburg-Straße. Gegenüber dem Plan resultiert eine Abweichung im Wesentlichen aus Verschiebungen zwischen den Jahresscheiben bei der Straßenbahn- und Busbeschaffung.

Mit einem Volumen von 43,0 Mio. EUR wurde für die Verbesserung der **Leistungsfähigkeit des Streckennetzes** noch einmal spürbar mehr aufgewendet. 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 bei der Errichtung der E-Bus-Ladeinfrastruktur an der Strecke, aus Verschiebungen bei Planungsleistungen für Netzmaßnahmen sowie beim Projekt Adler und den Umbauten von Unterwerken. Den Schwerpunkt der Investitionen in der Position **Netze** bildeten insbesondere die nachstehenden Baumaßnahmen. Mit über 12.000 Fahrgästen täglich gehört der Goerdelerring zu den wichtigsten Umstiegshaltestellen im Liniennetz der LVB. Mit der Modernisierung wurde durch eine neue Einteilung des Haltestellenbereiches für mehr Platz und Sicherheit für die Kunden gesorgt und die Infrastruktur grundlegend erneuert. Die Baumaßnahmen in der Bornaischen Straße zwischen Wiedebachplatz und Ecksteinstraße konnten im Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Hier haben die Stadt Leipzig sowie die LVB und die Wasserwerke auf rund 530 Metern die komplette Infrastruktur von Gehwegen, Straßen, Gleisen, Bahnstrom, Fahr- und Versorgungsleitungen erneuert. In der Rosa-Luxemburg-Straße zwischen Hahnekamm und Eisenbahnstraße haben die LVB, ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit der Stadt und den Wasserwerken, einen rund 700 Meter langen zentralen Streckenabschnitt grundlegend erneuert. Neben neuen Fahrbahnen, Gleisanlagen, Gehwegen und Radfahrstreifen wurden insbesondere auch die anliegenden Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Die Lieferung und Inbetriebnahme weiterer Straßenbahnfahrzeuge des Typs „XL“ sowie die Beschaffung moderner emissionsarmer Dieselbusse prägten die Position **Fahrzeuge**. Daneben stand die Technologieeinführung E-Bus im Fokus und es wurden wesentliche Meilensteine erreicht. Bereits seit 2018 arbeiten die LVB an der Einführung von E-Bussen auf ausgewählten Linien und erproben damit die Eignung dieser Technologie für das Leipziger Streckennetz. Nach einer europaweiten Ausschreibung konnte im April 2020 der Zuschlag für 21 Elektrobusse und die dazugehörige Ladeinfrastruktur erteilt werden. Im Dezember 2020 wurde das erste Fahrzeug geliefert.

In der Position **Liegenschaften** lag der Fokus insbesondere auf der Umsetzung des „Liegenschaftskonzepts LVB 2030“. Im Mittelpunkt stand der zweite Bauabschnitt des Technischen Zentrums Heiterblick, der den Bau der Abstellerrweiterung und der Abstellhalle beinhaltet. Damit realisieren die LVB eine bedarfsgerechte, witterungsgeschützte Abstellanlage für ihre wachsende Straßenbahnflotte, die außerdem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV dient. Die Fahrzeuge benötigen weniger Aufrüstzeit und können bei ungünstiger Witterung besser bereitgestellt werden.

Die Position **Marketing** ist insbesondere von den Entwicklungen der „Mobilitätsfabrik“ geprägt. Im Geschäftsjahr entstanden dabei, zum Teil in Eigenerstellung, Softwarelösungen für Vertriebssysteme.

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 weitere Lichtsignalanlagen umgerüstet wurden. 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 54 % weiterhin auf hohem Niveau. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Fördermittel für Investitionen um 8,0 Mio. EUR auf 52,0 Mio. EUR 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 Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), das EFRE-Programm und das Interreg-Programm der Europäischen Union.

3 Risiko-, Chancen- und Prognosebericht

3.1 Risikobericht

3.1.1 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 2020 wurde durchgeführt und im Ergebnis das Risikofrühwarnsystem angepasst.

3.1.2 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 1,34 Mrd. EUR 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.

3.1.3 Auskömmlichkeit der Finanzierung durch die Aufgabenträger

Der Leipziger Stadtrat hat sich in seiner Sitzung am 18. Dezember 2020 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 2021 mit 60,9 Mio. EUR und für das Jahr 2022 mit 66,3 Mio. EUR 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. Der Stadtrat hat im Geschäftsjahr einer Verlängerung der Vereinbarung um weitere fünf Jahre zugestimmt.

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

3.1.4 Entwicklung von Löhnen und Gehältern

Im Rahmen der im Jahr 2013 geführten Tarifverhandlungen zwischen der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und den Geschäftsführungen der Betreibergesellschaften LeoBus und LSBV wurde die Überführung von Mitarbeitergruppen aus dem jeweiligen Haustarifvertrag in eine Vergütung entsprechend dem Spartentarifvertrag TV-N beginnend ab dem 1. Dezember 2017 vereinbart. Zudem wurde im Jahr 2019 eine schrittweise Angleichung der Tariflandschaft bei LeoBus, LSBV und LVB mit ver.di festgelegt. Im Ergebnis gilt ab dem 1. Oktober 2022 der TV-N Sachsen für alle Beschäftigten von LeoBus, LSBV und LVB in vollem Umfang. Dies stellt die gesamte Unternehmensgruppe vor große Herausforderungen, da eine entsprechende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nachhaltig abgesichert werden muss.

Im November 2020 wurde der TV-N Sachsen mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2023 neu verhandelt. Die Tarifentwicklung orientiert sich dabei an der Entwicklung des TVöD. Konkret bedeutet das neben der für das Jahr 2020 vereinbarten Corona-Prämie für die Mitarbeiter eine stufenweise Erhöhung der Entgelte zum 1. April 2021 um 1,4 %, zum 1. Oktober 2021 um 1,7 %, zum 1. April 2022 um 1,8 % sowie ab dem 1. Oktober 2022 und dem 1. Oktober 2023 um 1,7 %. Zusätzlich wird die Wochenarbeitszeit auf 38 Stunden reduziert.

3.1.5 Negative wirtschaftliche Auswirkungen der Corona-Pandemie

Die zunehmende Dynamik der Corona-Pandemie, einhergehend mit verschärften Einschränkungen des öffentlichen Lebens, führt erneut zu einem erheblichen Fahrgastrückgang. Dies macht eine fortlaufende Neubewertung der wirtschaftlichen Folgen erforderlich, um weitere Abweichungen gegenüber den bisherigen Einschätzungen beurteilen zu können. Der eingerichtete Arbeitsstab Pandemie evaluiert die Entwicklung der Situation und trifft zentrale Entscheidungen zum weiteren Vorgehen. Entsprechend den weiter abzuwartenden politischen Entscheidungen erfolgt sukzessive eine operative Nachsteuerung.

Unterdessen wurde die Begrenzung der Richtlinie des Freistaates Sachsen, die lediglich einen Ausgleich von 70 % der ausgleichsfähigen Aufwendungen vorsah, aufgehoben und auf 100 % erhöht. Aktuell werden vermehrt Aktivitäten auf Bundes- und Landesebene wahrgenommen, die auf eine verbindliche Zusage für einen Rettungsschirm 2021 hinwirken. Wie im Jahr 2020 dürfte auch ein weiterer Rettungsschirm nicht ausreichen, um alle Schäden und Mehraufwendungen auszugleichen.

3.1.6 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.

3.1.7 Cross-Border-Lease-Transaktionen

Auf Basis einer Validierung der zum damaligen 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.

3.2 Chancenbericht

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in Leipzig haben sich innerhalb der letzten Monate wesentlich verändert. Mit der erfolgten Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig wurden die Zielsetzungen an den ÖPNV präzisiert und zum Teil neu gefasst. Die LVB machen sich die Ziele des Nahverkehrsplans zu eigen und richten ihr eigenes Handeln in diesem Sinne aus. Mit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie im Frühjahr 2020 und dem derzeitigen erneuten Aufflammen des Pandemiegeschehens hat sich darüber hinaus die Ausgangslage für die angestrebte weitere Stärkung des ÖPNV noch einmal maßgeblich verändert. Die Fahrgäste haben ihr Mobilitätsverhalten deutlich angepasst und werden auf absehbare Zeit nicht vollständig zu ihren alten Nutzungsgewohnheiten zurückkehren können oder wollen. Damit fehlen wesentliche Teile der so entscheidenden Nutzerfinanzierung, gleichzeitig geraten die Haushalte von Kommunen, der Länder und des Bundes unter erheblichen Druck.

Ungeachtet dessen herrscht jedoch Einigkeit über die Bedeutung des ÖPNV in Zeiten der Pandemie als wichtiges Element zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Lebens und als ein Stück „Normalität“. Erst recht gilt dies für die Zeit nach der Überwindung der Pandemie. Das Bild einer nachhaltigen Lebensweise verfestigt sich in den Köpfen der Menschen und der Ausbau des ÖPNV stellt ein entscheidendes Element zur Erreichung der notwendigerweise ehrgeizigen klima- und ordnungspolitischen Ziele dar. Es spricht vieles dafür, diese Entwicklung, auch unter den derzeitigen extrem schwierigen Bedingungen, nicht abzubremesen. Die notwendigen Erweiterungsinvestitionen erfordern langjährige Vorlaufzeiten, ein Aufschub von Ersatzinvestitionen führt zu zusätzlichen Anspannungen hinsichtlich der Ergebnissituation und ein Abwarten verteuert durch zwischenzeitliche Preissteigerungen nahezu jedes Vorhaben.

Um dem Rechnung zu tragen und den ÖPNV auch in dieser herausfordernden Zeit nicht „abzubremsen“, sondern stattdessen aktiv an den Zielstellungen aus dem Nahverkehrsplan zu arbeiten, legte die Geschäftsführung der LVB einen Wirtschaftsplan für die Jahre 2021 bis 2025 vor, der unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Unternehmen der Leipziger Gruppe den ÖPNV auf ein solides Fundament stellt. Darüber hinaus wurde durch die LVB ein Zusatzpaket erarbeitet, dessen Maßnahmen die schrittweise vollständige Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans ermöglichen.

Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen erfordert jedoch eine zusätzliche Finanzierung, die im Geschäftsjahr zwischen den Beteiligten vereinbart worden ist. Zugleich wird damit ein Weg aufgezeigt, wie die einzusetzenden Mittel eine maximale Wirksamkeit entfalten können, indem aufeinander abgestimmte Einzelmaßnahmen eine Anlaufkurve zu einem neu konzipierten Mobilitätsnetz ermöglichen. Der eingeschlagene Weg, innerhalb des bestehenden Finanzierungsrahmens die **unternehmerisch sinnvolle Lösung im Zielsystem Nachhaltigkeitsszenario und Nahverkehrsplan umzusetzen**, wird vom Aufsichtsrat und der Gesellschafterin mitgetragen. Gleichzeitig werden damit, ungeachtet der Umsetzung des Zusatzpaketes, bereits ambitionierte Ziele verfolgt. Trotz der derzeit geringeren Nachfrage und der Dynamik des Pandemiegeschehens setzen die LVB alles daran, schnellstmöglich verloren gegangene Fahrgäste zurückzugewinnen. Zudem ist eine Preisgestaltung vorgesehen, die den Festlegungen des Nachhaltigkeitsszenarios entspricht. Mit einem durchschnittlich geplanten Anstieg der Beförderungstarife von 2 % können extern bedingte Kostensteigerungen nicht vollständig gedeckt werden und ziehen einen höheren Ausgleichsbetrag aus dem VLFV sowie fortlaufende eigene Produktivitätssteigerungen nach sich. Im Geschäftsjahr hat daher der Stadtrat beschlossen, den Höchstbetrag des VLFV anzuheben. Ambitioniert ist ebenfalls das Ziel, einen Ausgleich pandemiebedingter Schäden zu 100 % der anrechenbaren Kosten aus einem noch aufzuspannenden ÖPNV-Rettungsschirm im Jahr 2021 zu erzielen. Derzeit werden dahingehend politische Diskussionen durch den Branchenverband VDV flankiert. Bei der Anwendung der für 2020 bestehenden Berechnungssystematik wird auch im Jahr 2021 ein verbleibender Schadensbetrag nicht aus dem Rettungsschirm gedeckt werden können. Dieser ist in der Planung der Leipziger Gruppe abgebildet. Dies schwächt die Finanzierungsposition der Leipziger Gruppe, verdeutlicht aber auch einmal mehr das Bekenntnis der Unternehmensgruppe zur Stadt Leipzig und zu ihren Bürgern.

Ungeachtet dessen 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.

Die drei wesentlichen Handlungsfelder für die LVB in ihrem Kerngeschäft bestehen auch bei veränderten Rahmenbedingungen weiterhin fort. Dabei tragen die LVB 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. 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 die Elektrifizierung der Busflotte und die Weiterentwicklung der Liegenschaften.

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

Herausforderung und Chance zugleich ist der **Wandel zu noch leistungsfähigeren LVB**. Dazu setzen die LVB ihr Programm „einfach.anders.besser.“ mit hoher Schlagkraft fort. Dafür richten die LVB ihr Denken und Handeln konsequent auf den Kundennutzen und Produktivität 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.

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.

3.3 Prognosebericht

Mit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie im Frühjahr 2020 und dem derzeit anhaltenden Pandemiegeschehen besteht eine besonders hohe Unsicherheit bezüglich der Vorhersage des zukünftigen Geschäftsverlaufs. Sicher erscheint derzeit nur, dass die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft auch im Geschäftsjahr 2021 massiv beeinflusst werden wird. Im Rahmen der Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2021 und des mittelfristigen Zeithorizontes wurden die Einschätzungen zur zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung der LVB, basierend auf dem damaligen Kenntnisstand, mit der Geschäftsentwicklung abgeglichen und angepasst.

Geschäftsentwicklung

		Plan 2020	Ist 2020	Plan 2021
Linienbeförderungsfälle	Mio.	160,0	104,2	130,0
Umsatzerlöse	Mio. EUR	150,7	133,7	142,5
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	125,3	108,0	116,9
Jahresergebnis vor Ergebnisabführung	Mio. EUR	0,0	-3,6	0,0
Investitionen (ohne Zusatzpaket)	Mio. EUR	138,4	96,5	128,7

Dazu wurde für den Wirtschaftsplan ein Szenario unterstellt, welches die Pandemieauswirkungen für das Jahr 2021, soweit diese damals absehbar waren, antizipiert. Wirkungsweisen, wie der Ausgleich pandemiebedingter Schäden im Wesentlichen durch einen weiteren ÖPNV-Rettungsschirm und in Teilen durch eine Kompensation innerhalb der Leipziger Gruppe, sind somit beschrieben. Damit wurde auch dem politischen Willen Rechnung getragen, den ÖPNV als wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge in gewohnter Kapazität aufrechtzuerhalten. Zudem stehen die LVB zu ihrem Leistungsversprechen gegenüber ihren Stammkunden.

Mit Fortschreiten der Pandemie in der zweiten Jahreshälfte 2020 und den aktuell weiterhin bestehenden Beschränkungen des öffentlichen Lebens haben sich jedoch wesentliche Eckwerte gegenüber der Wirtschaftsplanung bereits verändert. Es zeichnet sich bereits ab, dass mit dem Anhalten der Pandemiesituation sowohl die Anzahl der beförderten Fahrgäste als auch die daraus resultierende Linieneinnahme bzw. Verkehrserlöse deutlich unter den im Wirtschaftsplan formulierten Erwartungen liegen werden. Mit Bekenntnis der Verkehrsministerkonferenz vom 26. Februar 2021 zur Etablierung eines weiteren ÖPNV-Rettungsschirms für 2021 kann unterstellt werden, dass ausbleibende Erlöse im ÖPNV ausgleichen werden. Sofern Bund und Länder den Rettungsschirm mit entsprechenden Mitteln ausstatten, könnten auch höhere Einnahmeausfälle, die aufgrund der Unvorhersehbarkeit des Pandemiegeschehens nicht auszuschließen sind, kompensiert werden. An der Einschätzung, ein ausgeglichenes Ergebnis nach

dem Ausgleich pandemiebedingter Schäden zu erreichen, kann mit Berücksichtigung des ÖPNV-Rettungsschirmes festgehalten werden. In Abhängigkeit andauernder Beschränkungen des öffentlichen Lebens ist jedoch eine Fahrgastzahl unterhalb des Vorjahres, mit entsprechender Wirkung auf die Erlössituation, nicht auszuschließen.

Ungeachtet dessen bleibt die Notwendigkeit, Investitionen durchzuführen, unverändert bestehen. Dies begründet sich neben den mehrjährigen Vorlaufzeiten insbesondere durch die im Nahverkehrsplan beschriebenen Anforderungen. Die im Wirtschaftsplan vorgesehenen Investitionen von 134,8 Mio. EUR (inklusive des Zusatzpaketes zur Erreichung der Ziele des Nahverkehrsplans) sollen wie bestimmt umgesetzt werden.

4 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 26. Februar 2021

Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Ronald Juhrs

Bilanz zum 31. Dezember 2020

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva		in TEUR	
		31.12.2020	31.12.2019
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		1.926	990
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten		4.266	3.575
3. Geleistete Anzahlungen		2.255	2.879
		8.447	7.444
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon Grundstücke: TEUR 25.903 (Vj.: TEUR 25.907) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: TEUR 65.883 (Vj.: TEUR 67.851) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 1.121 (Vj.: TEUR 1.210)		92.907	94.967
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen		250.599	225.883
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr		179.617	149.386
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören		20.879	21.882
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		9.230	10.687
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		67.641	70.749
		620.873	573.554
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		5.801	5.801
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		717	1.400
3. Beteiligungen		537	37
		7.055	7.238
		636.375	588.236
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		5.158	7.149
2. Forderungen gegen Gesellschafter		30.146	488
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		5.322	6.505
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		0	2
5. Sonstige Vermögensgegenstände		18.214	6.608
		58.840	20.752
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten			
		127	315
		58.967	21.067
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		383	366
		695.725	609.669

Passiva

in TEUR

	31.12.2020	31.12.2019
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	290.837	259.155
C. Rückstellungen	290.837	259.155
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7.861	7.618
2. Sonstige Rückstellungen	28.072	22.721
	35.933	30.339
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.508	6.096
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	182.493	151.049
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.583	4.379
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.719	3.931
5. Sonstige Verbindlichkeiten	26.402	9.986
davon aus Steuern: TEUR 453 (Vj.: TEUR 419)		
	225.705	175.441
E. Rechnungsabgrenzungsposten	7.109	8.593
	695.725	609.669

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

in TEUR

	2020	2019
1. Umsatzerlöse	133.689	147.752
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.682	1.284
3. Sonstige betriebliche Erträge davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 59.738 (Vj.: TEUR 58.437)	85.581	64.497
	220.952	213.533
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.951	10.122
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	113.035	106.270
	123.986	116.392
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	37.099	35.802
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: TEUR 1.317 (Vj.: TEUR 1.188)	8.696	8.123
	45.795	43.925
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	47.918	47.331
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	-20.260	-20.119
	27.658	27.212
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	23.202	22.337
9. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 202 (Vj.: TEUR 606)	202	606
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 29 (Vj.: TEUR 48)	29	48
11. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	415	591
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon an verbundene Unternehmen: TEUR 35 (Vj.: TEUR 67)	165	224
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	601	672
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 2.987 (Vj.: TEUR 3.219)	4.061	4.357
15. Ergebnis vor Steuern	-3.540	107
16. Ergebnis nach Steuern	-3.540	107
17. Sonstige Steuern	106	107
18. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags abgeführte Gewinne	0	(-0,4)
19. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags übernommene Verluste	3.646	(-0,4)
20. Jahresüberschuss	0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2020

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 2020 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 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 Material- und Fertigungsgemeinkosten.

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.

Die für planmäßige Abschreibungen hinterlegten Nutzungsdauern für die wesentlichen Anlagenklassen stellen sich bei der LVB wie folgt dar:

• Software und selbst geschaffene Schutzrechte	3 bis 5 Jahre
• Abstellflächen, Be- und Entwässerungsanlagen	25 Jahre
• Betriebsgebäude	33 bis 50 Jahre
• Gleisanlagen	25 Jahre
• Streckenausrüstung	8 bis 20 Jahre
• Straßenbahnen (nach Fahrzeugtypen)	20 bis 32 Jahre
• Omnibusse (nach Fahrzeugtypen)	5 bzw. 12 Jahre
• Technische Anlagen und Maschinen und Werkzeuge	5 bis 14 Jahre
• Geschäftseinrichtung und übrige Fahrzeuge	5 bis 13 Jahre

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. Die Ausleihungen sind zum Nominalwert angesetzt. Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung werden Abschreibungen 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 2,30 % (Vj.: 2,71 %) 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 (79 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 (79 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 1,60 % (Vj.: 1,97 %) 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, die im Wesentlichen den fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen, 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 1,60 % (Vj.: 1,97 %). 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 1.299 TEUR selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Insgesamt fielen 1.318 TEUR Entwicklungskosten an.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** von 5.158 TEUR (Vj.: 7.149 TEUR) ergaben sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen mit 1.512 TEUR (Vj.: 2.622 TEUR) aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit 867 TEUR (Vj.: 1.179 TEUR) aus dem Nebengeschäft. Weiterhin sind hier Ausgleichsansprüche von 2.790 TEUR (Vj.: 3.280 TEUR) auf Erstattung von Fahrgeldausfällen gemäß Neuntem Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) und Forderungen aus Ausbildungsverkehr enthalten.

Von den **Forderungen gegen Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von 30.146 TEUR (Vj.: 488 TEUR) betreffen

- 18 TEUR (Vj.: 293 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 30.128 TEUR (Vj.: 195 TEUR) sonstige Forderungen.

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** von 5.322 TEUR (Vj.: 6.505 TEUR) betreffen

- 356 TEUR (Vj.: 4.141 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 4.966 TEUR (Vj.: 2.364 TEUR) sonstige Forderungen.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** betragen 18.214 TEUR (Vj.: 6.608 TEUR), davon betreffen 8.437 TEUR (Vj.: 1.624 TEUR) Forderungen für Fördermittel sowie 4.862 TEUR Forderungen auf Corona-Billigkeitsleistungen.

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

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** von 383 TEUR (Vj.: 366 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 LVV gehalten.

Grundsätzlich abführungsgesperrt im Sinne von § 268 Abs. 8 HGB ist ein Betrag in Höhe von 1.926 TEUR (Vj.: 990 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.

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

Sonderposten für Investitionszuschüsse		in TEUR	
		2020	2019
Anfangsstand 01.01.		259.155	236.074
Zugänge		51.996	44.002
Abgänge		54	802
Ertragswirksame Auflösung		20.260	20.119
Endstand 31.12.		290.837	259.155

Bei den **Pensionsrückstellungen** von 7.861 TEUR (Vj.: 7.618 TEUR) ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von 727 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 (10.305 TEUR), ungewisse Verbindlichkeiten (6.188 TEUR), Altlasten (3.551 TEUR), Personalansprüche (2.819 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 3.579 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 2.903 TEUR. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beziffert sich ebenfalls auf 2.903 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	von einem bis zu fünf Jahre	über fünf Jahre	Gesamt
	(31.12.2019)	(31.12.2019)	(31.12.2019)	31.12.2020 (31.12.2019)
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.508 (6.096)	0 (0)	0 (0)	10.508 (6.096)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	13.808 (15.958)	49.408 (44.819)	119.277 (90.272)	182.493 (151.049)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.583 (4.379)	0 (0)	0 (0)	4.583 (4.379)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	1.719 (3.931)	0 (0)	0 (0)	1.719 (3.931)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	26.402 (9.986)	0 (0)	0 (0)	26.402 (9.986)
	57.020 (40.350)	49.408 (44.819)	119.277 (90.272)	225.705 (175.441)

Sämtliche Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von (182.493 TEUR, Vj.: 151.049 TEUR) betreffen mit

- 49 TEUR (Vj.: 62 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 182.444 TEUR (Vj.: 150.987 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten.

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** (4.583 TEUR, Vj.: 4.379 TEUR) betreffen mit

- 1.326 TEUR (Vj.: 301 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 3.257 TEUR (Vj.: 4.078 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, (1.719 TEUR, Vj.: 3.931 TEUR) betreffen, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** (26.402 TEUR, Vj.: 9.986 TEUR) werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus noch nicht verwendeten Fördermitteln von 25.737 TEUR (Vj.: 9.454 TEUR) erfasst.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** von 7.108 TEUR (Vj.: 8.593 TEUR) enthält im Wesentlichen das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von 6.156 TEUR, im Voraus erhaltene Ausgleichszahlungen für Finanzierungsaufwendungen von 500 TEUR und Einnahmen aus dem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft von 300 TEUR, die über die Laufzeit der Transaktionen ertragswirksam aufgelöst werden.

2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse betragen im Geschäftsjahr 2020 133.689 TEUR und setzen sich wie folgt zusammen:

	in TEUR	
	2020	2019
Verkehrserlöse	107.988	122.548
davon: Linieneinnahme	89.919	103.212
davon: Ausgleichszahlungen	14.592	14.045
davon: Weitere Verkehrserlöse	3.477	5.291
Leistungen für die Unternehmen der LVB-Gruppe	24.368	23.751
Übrige Umsatzerlöse	1.333	1.453
	133.689	147.752

Die Beförderungsentgelte im Linienverkehr enthalten die Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen der Gesellschaft, welche im Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) (MDV), gültig sind, sowie aus dem Verkauf von ausschließlich im Haustarif der LVB gültigen Fahrausweisen. Im Rahmen des MDV 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 1.598 TEUR seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit 11.695 TEUR Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr sowie mit 2.897 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 1.098 TEUR. Die Umsätze wurden ausschließlich im Inland erzielt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 85.581 TEUR (Vj.: 64.497 TEUR) beinhalten im Wesentlichen:

- 56.000 TEUR Erträge aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag,
- 15.205 TEUR Erträge aus Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV,
- 4.106 TEUR Erträge aus Schadenersatzleistungen,
- 3.238 TEUR sonstige Verkehrsleistungen,
- 2.078 TEUR Erträge aus Auflösung von Rückstellungen,
- 862 TEUR Erträge aus Abgang von Anlagevermögen,
- 130 TEUR Erträge aus Kurzarbeitergeld und
- 536 TEUR übrige periodenfremde Erträge.

Der **Materialaufwand** von 123.986 TEUR (Vj.: 116.392 TEUR) beinhaltet 229 TEUR periodenfremde Aufwendungen.

Der **Personalaufwand** von 45.795 TEUR (Vj.: 43.925 TEUR) beinhaltet 82 TEUR periodenfremde Personalaufwendungen.

Die **Abschreibungen** betragen im Geschäftsjahr 47.918 TEUR (Vj.: 47.331 TEUR), davon 909 TEUR außerplanmäßig. Gegenläufig beträgt die **Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse** 20.260 TEUR (Vj.: 20.119 TEUR), davon 570 TEUR außerplanmäßig. Die außerplanmäßigen Abschreibungen resultieren aus der Überbauung von Bauvorhaben.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 23.202 TEUR (Vj.: 22.337 TEUR) enthalten 284 TEUR Aufwendungen aus Abgang von Anlagevermögen und 301 TEUR übrige periodenfremde Aufwendungen.

Im Posten **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** von 165 TEUR (Vj.: 224 TEUR) sind 48 TEUR (Vj.: 106 TEUR) für Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen und periodenfremde Zinserträge von 1 TEUR enthalten.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** von 601 TEUR (Vj.: 672 TEUR) berücksichtigen die von den LVB zur Finanzierung des laufenden Betriebes an den MDV gezahlten Beträge.

Der Posten **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** von 4.061 TEUR (Vj.: 4.357 TEUR) schließt 653 TEUR (Vj.: 690 TEUR) für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

3 Angaben zum Jahresergebnis

Der Jahresverlust von 3.646 TEUR wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages durch die LVV ausgeglichen. Die LVB schließen das Geschäftsjahr 2020 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 2020 aufgestellt. Der für den größten und kleinsten Konsolidierungskreis erstellte Konzernabschluss wird beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht und ist über das Unternehmensregister abrufbar.

4.2 Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2020 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von 143.228 TEUR. Im Jahr 2021 ist ein Betrag von 140.491 TEUR fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von 139.117 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 27.829 TEUR.

Des Weiteren bestehen Verpflichtungen 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 18.158 TEUR (Vj.: 17.595 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.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2020 an die Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Sachsen, Dresden, Umlagen von 1,6 % und Zusatzbeiträge von 4,4 % (davon 2,4 % Arbeitnehmeranteil) der Zusatzversorgungspflichtigen Entgelte aller Beschäftigten geleistet. Die Zusatzversorgungspflichtigen Personalaufwendungen betrugen 34.431 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.

4.3 Angaben zu den Organen

Der **Geschäftsführung** gehören an:

- Herr Ulf Middelberg,
Geschäftsführer Markt und Finanzen, Sprecher der Geschäftsführung sowie
interimsweise Geschäftsführer Personal (ab dem 1. Mai 2020),
- Herr Michael Halberstadt (bis zum 30. April 2020),
Geschäftsführer Personal und Fahrservice, Arbeitsdirektor,
- Herr Ronald Juhrs,
Geschäftsführer Technik und Betrieb, Betriebsleiter.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden den Mitgliedern der Geschäftsführung folgende Leistungen gewährt:

in TEUR

	Festes Jahres- grund- gehalt	Sonstige Bezüge	Erfolgs- abhängige Vergü- tungen	Gesamt- vergütung	Geleistete Zahlungen im Falle der Beendigung der Tätigkeit (Abfindungen)	Art der Alters- ver- sorgung ¹	Alters- versorgung (Beitrags-) Aufwand
Ulf Middelberg	0 ²	0	0	0	0	A	0
Michael Halberstadt	60	3	37 ³	100	0	A	0
Ronald Juhrs	220	6	30 ³	256	0	A+B	36
				356			36

¹ A – beitragsorientierte Leistungszusage, B – Zusatzversorgung

² Bezüge vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 von LVV

³ Zahlung Erfolgsprämie anteilig für 2019 im Jahr 2020

Für die Managementleistungen 2020 erfolgte eine Weiterberechnung von der LVV an die LVB in Höhe von 220 TEUR.

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betrugen 366 TEUR. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind 7.861 TEUR zurückgestellt.

Der **Aufsichtsrat** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Anteilseignervertreter	
Torsten Bonew Vorsitzender des Aufsichtsrates	Erster Bürgermeister und Beigeordneter für Finanzen, Stadt Leipzig
Thomas Dienberg (ab dem 17. September 2020)	Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau, Stadt Leipzig
William Grosser	Rentner
Christian Kriegel	Fraktionsgeschäftsführer, AfD-Fraktion im Stadtrat zu Leipzig
Konrad Riedel	Rentner
Franziska Riekewald	Wahlkreismitarbeiterin, BürgerInnenbüro Grünau
Michael Schmidt	Fraktionsreferent, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat Leipzig
Michael Weickert	Verkaufsmitarbeiter, Breuninger Leipzig GmbH & Co.
Kristina Weyh	Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Dr. Claudia Maicher, Mitglied des Sächsischen Landtags
Christopher Zenker	Regionalgeschäftsführer, SPD Landesverband Sachsen
Dorothee Dubrau (bis zum 17. September 2020)	Rentnerin

Arbeitnehmervertreter	
Gerd Doepelheuer Stellvertretender Vorsitzender	Landesbezirksfachbereichsleiter Verkehr, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Landesbezirk Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
Renate Backmann	SchienenbahnfahrerIn, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH
Jens Herrmann-Kambach	Betriebsrat, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Bernd Hoffmann	Standortmanager, IFTEC GmbH & Co. KG
Matthias Irmscher	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
Thomas Dienberg (ab dem 17. September 2020)	333,33	500,00
William Grosser	1.000,00	2.125,00
Christian Kriegel	1.000,00	2.125,00
Konrad Riedel	1.000,00	2.250,00
Franziska Riekewald	1.000,00	2.500,00
Michael Schmidt	1.000,00	2.375,00
Michael Weickert	1.000,00	2.125,00
Kristina Weyh	1.000,00	1.875,00
Christopher Zenker	1.000,00	1.750,00
Dorothee Dubrau (bis zum 17. September 2020)	750,00	875,00
	10.083,33	20.875,00

in EUR

Arbeitnehmervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Gerd Doepelheuer Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	1.625,00
Renate Backmann	1.000,00	1.625,00
Jens Herrmann-Kambach	1.000,00	2.125,00
Bernd Hoffmann	1.000,00	2.250,00
Matthias Irmscher	1.000,00	2.250,00
Uwe Kölle	1.000,00	2.125,00
André Luck	1.000,00	1.625,00
Philip Ludwig	1.000,00	1.500,00
Doreen Wagner	1.000,00	1.750,00
Holger Zeder	1.000,00	2.125,00
	10.000,00	19.000,00

4.4 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.

4.5 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (§ 267 Abs. 5 HGB)

	2020	2019
Mitarbeiter Kerngeschäft	644	658
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	392	424
Mitarbeiter Service und Management	248	228
	892	886

4.6 Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2020 (§ 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	57
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ¹	LSB	LVB	100,00	271	113
LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig	LTB	LVB LeoBus	100,00 ²	990	162
Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig ¹	LSVB	LVB	100,00	354	20
LeoBus GmbH, Leipzig ¹	LeoBus	LVB	100,00	1.966	225
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig ³	IFTEC	LVB Siemens ⁴	50,00	9.309	1.911
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	LVB Stadtwerke ⁵	10,00	50	4

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	477	0
Mobility inside Verwaltungs GmbH ³ , Frankfurt am Main	MolnV	LVB andere	5,00	-	-
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG ⁴ , Frankfurt am Main	MolnH	LVB andere	3,72	-	-
beka GmbH, Köln ²	beka	LVB andere	0,47	1.272	135

¹ Siemens Mobility GmbH, München

² Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019

³ Gründung am 5. Februar 2020, aktueller Abschluss liegt nicht vor

⁴ Gründung am 21. Februar 2020, aktueller Abschluss liegt nicht vor

5 Nachtragsbericht

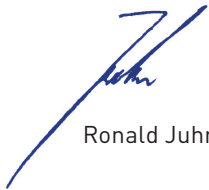
Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten und weder in der Gewinn- und Verlustrechnung noch in der Bilanz berücksichtigt sind, liegen nicht vor.

Leipzig, den 26. Februar 2021

Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Ronald Juhrs

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2020

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2020
	01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	990	1.299	0	0	2.289
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	15.518	784	3	2.090	18.389
3. Geleistete Anzahlungen	2.879	1.469	16	-2.077	2.255
	19.387	3.552	19	13	22.933
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	137.959	442	4	1.269	139.666
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	556.511	29.316	222	13.712	599.317
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	432.749	30.491	19.928	17.281	460.593
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	47.303	416	0	923	48.642
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	27.028	1.404	348	628	28.712
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	70.749	30.906	188	-33.826	67.641
	1.272.299	92.975	20.690	-13	1.344.571
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5.801	0	0	0	5.801
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.400	0	683	0	717
3. Beteiligungen	37	500	0	0	537
	7.238	500	683	0	7.055
	1.298.924	97.027	21.392	0	1.374.559

in TEUR

Abschreibungen					Buchwerte	
01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019
0	363	0	0	363	1.926	990
11.943	2.183	3	0	14.123	4.266	3.575
0	0	0	0	0	2.255	2.879
11.943	2.546	3	0	14.486	8.447	7.444
42.992	3.767	0	0	46.759	92.907	94.967
330.628	18.237	147	0	348.718	250.599	225.883
283.363	17.555	19.927	-15	280.976	179.617	149.386
25.421	2.327	0	15	27.763	20.879	21.882
16.341	3.486	345	0	19.482	9.230	10.687
0	0	0	0	0	67.641	70.749
698.745	45.372	20.419	0	723.698	620.873	573.554
0	0	0	0	0	5.801	5.801
0	0	0	0	0	717	1.400
0	0	0	0	0	537	37
0	0	0	0	0	7.055	7.238
710.688	47.918	20.422	0	738.184	636.375	588.236

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt 4 des Lageberichts enthalten ist, 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt 4 des Lageberichts enthalten ist.

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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

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

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

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



11.016547-16068261 | 2

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 bedeutende 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 des Unternehmens.



11.016547-16068261 | 4

- 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 19. März 2021

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Signiert von
Antje ELKE Strom
am 26.03.2021

Strom
Wirtschaftsprüfer

Signiert von
Gerlinde Jacqueline Lorenz
am 26.03.2021

Lorenz
Wirtschaftsprüfer



Impressum

Herausgeber

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Georgiring 3
04103 Leipzig

Tel.: 0341 492-0
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