

Jahresabschluss 2021

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Inhaltsverzeichnis

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2021	Seite	2
Lagebericht	Seite	5
Bilanz	Seite	22
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite	24
Anhang	Seite	25
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite	38
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	Seite	40

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2021

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 2021 mittels regelmäßiger und umfassender Berichterstattung durch die Geschäftsführung über die Lage und die Geschäftsentwicklung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und deren Tochtergesellschaften informiert. In diesem Zusammenhang hat er sich von der Geschäftsführung zu wesentlichen Geschäftsvorfällen berichten lassen, Berichte abgefordert und einschlägige Beschlüsse gefasst. Darüber hinaus hat sich der Vorsitzende des Aufsichtsrates auch außerhalb von Sitzungen von der Geschäftsführung zu Einzelsachverhalten berichten lassen. Im 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. Damit sollte die Versorgungssicherheit durch die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH auch unter diesen Bedingungen gewährleistet werden.

Im Geschäftsjahr 2021 haben vier planmäßige Beratungen sowie drei Sonderberatungen des Aufsichtsrats stattgefunden. Darüber hinaus fand eine Klausurtagung zur Vorbereitung des Beschlusses zum strategischen Unternehmenskonzept „MobiLE – strategischer Rahmen für die LVB-Gruppe“ sowie zu ausgewählten Handlungsfelder statt.

Ein Beschluss im schriftlichen Beschlussverfahren wurde herbeigeführt.

Themenschwerpunkte der Beratungen waren:

1. Berichterstattung über die wirtschaftliche Lage der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und der LVB-Gruppe,
2. Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 und Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020,
3. Berichterstattung zum Risikomanagement,
4. Investitionsmaßnahmen (Fahrzeugbeschaffung, Netzinfrastruktur, Liegenschaften sowie mobile Vertriebstechnik),
5. Weitere Umsetzung strategischer Konzepte: Technologieeinführung Elektrifizierung Bus, Straßenbahnbeschaffung NGTPlus sowie Liegenschaftskonzept LVB 2030,
6. Strategiediskussion unter Einbeziehung der strategischen Ausrichtung der Leipziger Gruppe mit Beschluss zum Strategischen Unternehmenskonzept MobiLE,
7. Wirtschaftsplanung für 2022 sowie mittelfristige Wirtschaftsplanung für 2023 bis 2026 der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und die Planung der LVB-Gruppe für diesen Zeitraum,
8. Straßenbahnbeschaffung NGTPlus,
9. Aktueller Stand der Neubetrauung (öffentlicher Dienstleistungsauftrag),
10. Bestellung von Frau Lukas als Geschäftsführerin und Arbeitsdirektorin zum 1. Juli 2021,
11. Anpassung der Geschäftsordnung der Geschäftsführung zur Geschäftsverteilung ab 1. Januar 2022, insbesondere Geschäftsführerbereich Personal,
12. Geschäftsführerangelegenheiten im Zusammenhang mit Zielvereinbarungen,
13. Aktivitäten zum ÖPNV-Rettungsschirm und wirtschaftliche Perspektiven – Finanzierung der Verkehrsleistungen sowie Bund- und Länderfinanzierung,
14. Bericht zum Basismodul Modernisierung Hauptachsen inklusive deren Finanzierungsmöglichkeiten,
15. Bericht zum Programm Wachstumsschub „einfach.anders.besser.“
16. MDV-Maßnahmen zum Umgang mit den Folgen der Corona-Pandemie
17. Tarifierung im MDV zum 1. August 2022
18. Durchführung der Strombeschaffung,

19. Impulse für das Kerngeschäft der LVB:

- Umsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie 2030, Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform LeipzigMOVE in Kooperation mit dem Max-Planck-Institut,
- Innovationsprojekte im Geschäftsfeld Mobilität (Abschluss EU-Projekt LOW CARB, EU-Projekt Dynaxibility 4CE, ABSOLUT, Chamäleon sowie Moni in Vorbereitung Netz24, Flexa in schlecht erschlossenen Gebieten),
- Arbeitgeberattraktivität sowie Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen (inklusive Ergebnis Mitarbeiterbefragung, Projekt MADAM),
- Aktive Rekrutierungsmaßnahmen angestoßen und fortlaufend in Umsetzung sowie

20. Bereinigung des Beteiligungsportfolios mit Beschluss zur Übernahme sämtlicher Geschäftsanteile an der LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH.

Es besteht ein Präsidal- und Beteiligungsausschuss des Aufsichtsrats, welcher im Geschäftsjahr 2021 zu neun Beratungen zusammen kam, davon zwei in Kombination als Findungskommission, und die ihm zugewiesenen Themen für den Aufsichtsrat vorbereitet hat.

Der Finanz- und Bauausschuss kam zu vier Beratungen sowie der zeitweilige Ausschuss des Aufsichtsrates „Technologieeinführung E-Mobilität“ zu drei Beratungen zusammen und haben die ihnen zugewiesenen Themen für den Aufsichtsrat vorbereitet.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr.

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 2021 berichtet. Des Weiteren berichtet der Aufsichtsrat, dass für das Geschäftsjahr 2021 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 2021 nicht erfolgt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021 wurden von der zum Abschlussprüfer bestellten KPMG AG 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 2021 sowie des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2021 zur Kenntnis. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung erhebt der Aufsichtsrat keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 festzustellen und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021 zu genehmigen.

Zudem empfiehlt der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung, die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2021 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, 12.05.2022



Torsten Bonew
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

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. Dabei fungieren die LVB als **kommunal integrierter multimodaler Mobilitätsdienstleister** und nehmen die Brückenfunktion zwischen politischem Anspruch und praktischer Umsetzung wahr.

Für die gestiegenen und anspruchsvollen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen bieten die LVB **maßgeschneiderte Angebote zur Fortbewegung** mit Straßenbahn und Bus sowie integrierte Angebote für Taxi, Leihauto, -fahrrad und E-Tretroller. 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 **Finanzierung** der LVB als öffentliches Nahverkehrsunternehmen stützt sich auf unterschiedliche Finanzierungsquellen. Die Linieneinnahme sowie die Ausgleichszahlungen gemäß Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (VLFV) sind die 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 (MDV) sowie Konsolidierungsanstrengungen der LVB in den vergangenen Jahren gebremst werden. Im Geschäftsjahr wurden zudem Schäden infolge der Corona-Pandemie durch den Bund, den Freistaat Sachsen und durch die Gesellschafterin ausgeglichen.

Der Leipziger Stadtrat hat am 9. Februar 2022 einen wegweisenden Beschluss gefasst: Die LVB sind und bleiben bis 2044 DER Mobilitätsdienstleister für die Stadt Leipzig. Damit ist die Grundlage für nachhaltige Investitionen, sichere und attraktive Arbeitsplätze, aber auch für die zukünftige Leistungserbringung gelegt. Der sogenannte **öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA)**, der ab dem 1. April 2022 bestehen wird, enthält auch Regeln für die zukünftige Finan-

zierung, um die Ziele der Stadt im Rahmen der Mobilitätsstrategie umzusetzen. Demnach wird die Leipziger Gruppe insgesamt vorrangig die Finanzierung übernehmen. Die Stadt erwartet zudem marktfähige Kosten, sichert die Finanzierung jedoch ab, falls sie konzernintern nicht möglich sein sollte.

1.2 Ziele und Strategien

Für die urbane Mobilität bedarf es ganzheitlicher Konzepte und einer angemessenen finanziellen Ausstattung des kommunalen Verkehrsunternehmens. Mit der Grundsatzentscheidung der Ratsversammlung vom 27. September 2018 zum **Nachhaltigkeitsszenario** wurde 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. 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.

Im Geschäftsjahr haben die LVB dementsprechend ihre **Unternehmensstrategie an geänderte Rahmenbedingungen angepasst**. Damit wird der gestiegenen Sensibilisierung für den Klimawandel und dessen Folgen sowie dem höheren politischen Gestaltungswillen Rechnung getragen. Im Kern ist die künftige **Unternehmensstrategie MobilE** darauf ausgerichtet, die Zukunftsfähigkeit und Krisenresilienz des Unternehmens zu erhöhen, die gesellschaftliche Entwicklung abzubilden sowie technische und Marktentwicklungen aufzugreifen. Im Mittelpunkt des Handelns stehen insbesondere die künftige Entwicklung der Kundenbedürfnisse sowie die Vorgaben der Stadt Leipzig.

Zur **Erreichung der strategischen Ziele** soll das hochfrequente Bus- und Straßenbahnnetz als Rückgrat der urbanen Mobilität weiter gestärkt werden. Dabei kommt den Hauptachsen der Straßenbahninfrastruktur eine entscheidende Bedeutung zu. Zudem soll die intelligente Verknüpfung traditioneller und neuer Mobilitätsformen weiter vorangetrieben werden. Ziel ist es die Qualitätsverbesserungen in der Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Dies gilt insbesondere für bisher weniger gut versorgte Außenbereiche der Stadt.

Aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig sowie aus der Unternehmensstrategie ergeben sich insbesondere folgende Handlungsfelder:

Das Themengebiet **Stadt und Region** befasst sich mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans und der erfolgreichen Ausgestaltung der Zusammenarbeit mit der Stadt Leipzig, der Leipziger Gruppe und der Region. Mit der Erteilung des ÖDA wurde hierbei ein wesentlicher Meilenstein bereits erreicht. Zudem sollen die Verkehrsverträge mit den Landkreisen weiterentwickelt und die Verkehrsfinanzierung durch Bund, Land und Zweckverband ausgebaut werden. Darüber hinaus wird eine Festigung der Partnerschaften mit sächsischen Verkehrsunternehmen angestrebt. Dazu haben die LVB gemeinsam mit den kommunalen Verkehrsunternehmen in Dresden und Chemnitz das Projekt „SUMO“ initiiert. Ziel ist es, bei ähnlich gelagerten Vorhaben und Herausforderungen gemeinsame Lösungen zu finden.

Im Zentrum des Handlungsfeldes **Markt** stehen die Kundengewinnung und -bindung, die bedarfsgerechte Marktbearbeitung und die aktive Gestaltung des Mobilitätswandels. Dazu wurden die Arbeiten an der Netzkonzeption „Netz24“ intensiv fortgesetzt. Damit soll die Verkehrsnachfrage nachhaltig gesteigert werden. Aus der Analyse von Kundenbedürfnissen und Nutzerverhalten soll ein verbessertes Angebot abgeleitet werden. Ein wichtiger Baustein ist hier die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes „Flexa“, um Randlagen der Stadt deutlich attraktiver mit dem Zentrum zu verbinden. Elementar ist zudem die weitere Stärkung der Straßenbahn. Netzerweiterungen werden gemeinsam mit dem Aufgabenträger Stadt Leipzig vorangetrieben. Kern wird auch die Betrachtung von „Mobility as a Service“

sein. Die bereits bestehende Mobilitätsplattform „LeipzigMOVE“ soll weiterentwickelt und die Zusammenarbeit mit Partnern intensiviert werden. Nicht zuletzt genießt die Digitalisierung von Kundenbeziehungen zum Beispiel in Form von Check-in-Systemen eine hohe Priorität.

Im Bereich **Assets und Produktion** sind unter Nutzung geeigneter Technologien moderne und leistungsfähige Infrastrukturen zu schaffen. Im Mittelpunkt stehen die Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge. Dabei wollen die LVB insbesondere auch von technologischen Entwicklungen profitieren. Damit geht die weitere Modernisierung der Liegenschaften einher. Einen elementaren Stellenwert hat zudem das bereits in Umsetzung befindliche Maßnahmenpaket „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 kapazitätsstarker 2,40 Meter breiter Fahrzeuge ab dem Jahr 2024 ertüchtigt. Gleichzeitig wird mit diesem Paket die vollständige Barrierefreiheit im Straßenbahnnetz hergestellt. Die Modernisierung der Hauptachsen ist zudem ein zentrales Element zur Beschleunigung und Qualitätsverbesserung des ÖPNV, zum Abbau von Langsamfahrstrecken und zur Vorbereitung zukünftiger Netzerweiterungen. Für das Projekt „Südsehne“ steht der Abschluss einer Machbarkeitsstudie mit der Untersuchung von Trassierungsmöglichkeiten und verkehrlichen Wirkungen bevor.

Unter dem Begriff **Arbeitswelt 4.0** sehen die LVB den demografischen Wandel als Chance, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen, zu binden und zu entwickeln. Ziel ist es, die Arbeitswelt zeitgemäß und digital zu gestalten und Mitarbeitende in ihren digitalen Kompetenzen zu entwickeln. Ergebnisse aus den bereits durchgeführten beziehungsweise laufenden Projekten wie zum Beispiel MADAM und INQA werden konsequent im Arbeitsalltag etabliert.

Mit dem Handlungsfeld **Umwelt/Ressourcen** sollen Umwelt- und Klimaziele erreicht und die notwendigen Ressourcen verantwortungsbewusst eingesetzt werden. Oberstes Ziel ist dabei die Erreichung der Dekarbonisierung bis 2040. Gelingen kann dies mit einer fortschreitenden Elektrifizierung im Busbereich. Potenziale aus der Nutzung von alternativen CO₂-neutralen Antrieben, zum Beispiel auf Basis von Wasserstoff, sind dabei Bestandteil der weiteren Überlegungen hinsichtlich der zukünftigen Fahrzeugflotte. Wo immer möglich, soll nach dem Gedanken der Kreislaufwirtschaft verfahren werden. Lieferketten sollen zudem noch verantwortungsbewusster genutzt werden.

Abgerundet werden die strategischen Handlungsfelder durch die fortlaufende Weiterentwicklung der **Steuerung** der Unternehmensgruppe. Die strategischen und Qualitätsziele können nur erreicht werden, wenn alle Unternehmensbereiche effektiv und effizient gesteuert werden.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Zu Beginn des Jahres hatte die **Corona-Pandemie** die wirtschaftliche Entwicklung weiterhin fest im Griff. Dem konjunkturellen Absturz im Frühjahr 2020 folgte bis zum Beginn des Herbstes eine merkliche Erholung. Dieser Aufwärtstrend wurde jedoch durch den zweiten Lockdown zum Jahresende 2020 vorerst gestoppt, wodurch die wirtschaftliche Situation auch zu Beginn des Jahres 2021 im Zeichen der Pandemie stand. Während zu diesem Zeitpunkt die Auswirkungen der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Infektionsgeschehens von essenzieller Bedeutung waren, wuchs zeitgleich aufgrund weiterer Verlängerungen des Lockdowns sowie mangelnder Perspektive die Unsicherheit der Wirtschaftsunternehmen.

Erst im Zuge der Ausweitung der Corona-Lockerungsmaßnahmen hat sich die wirtschaftliche Situation der Unternehmen in den Sommermonaten erheblich verbessert. Der IHK-Konjunkturindex stieg auf den höchsten Wert seit Beginn des Pandemiegeschehens. Dennoch werden die Unternehmen fortlaufend vor neue Herausforderungen gestellt, die weitere Risiken hervorbringen können. Unter anderem bremsen Lieferengpässe, stark steigende Rohstoff-, Kraftstoff- und Energiepreise sowie fehlende Fachkräfte den konjunkturellen Aufschwung zunehmend aus. Insbesondere anhaltende Lieferkettenstörungen und Materialengpässe bei Rohstoffen und Vorprodukten belasten die Konjunkturerholung zunehmend. Zeitnah ist diesbezüglich kaum noch mit einer Entspannung der Situation zu rechnen.

Zum Jahresende sind weite Teile des Landes, insbesondere Sachsen, erneut stark von den Auswirkungen der vierten Corona-Welle betroffen. Die wiederholte Verschärfung der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie bleibt ein dynamisches Risiko für die weitere konjunkturelle Entwicklung der Wirtschaft.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung spiegelt sich dabei in der **Situation der ÖPNV-Branche** wider. Während die weitreichenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens zu Beginn des Jahres 2021 dafür sorgten, dass die Dienstleistungen nur zu einem Bruchteil der gewöhnlichen Nachfrage in Anspruch genommen wurden, sorgten eine stetige Steigerung der Impfquote sowie damit einhergehende Lockerungen für eine Besserung der Situation, indem eine sukzessive Zunahme der Fahrgastzahlen verzeichnet werden konnte. Nichtsdestotrotz standen nur bedingt reduzierbare Aufwendungen im Ungleichgewicht zu den erzielbaren Erträgen, wobei vor allem der pandemiebedingte Fahrgastrückgang weitere Erträge zum Schadensausgleich erforderlich machte. Die daraus resultierenden Einnahmeverluste stellten die Unternehmen der Branche vor große Herausforderungen, die nur mit Unterstützung von Bund und Ländern bewältigt werden konnten. Sollten sich Nachfrage und Einnahmen weiterhin deutlich unter Vorkrisenniveau und ursprünglichen Erwartungen bewegen, fehlen wesentliche finanzielle Mittel, um den steigenden Kosten und dem wachsenden Investitionsbedarf eines leistungs- und zukunftsfähigen ÖPNV sowie einer erfolgreichen Gestaltung der Verkehrs- und Klimawende gerecht zu werden.

2.2 Geschäftsverlauf

Die **Corona-Pandemie** prägte mit all ihren Begleiterscheinungen auch im Jahr 2021 die Fahrgastentwicklung massiv. Insgesamt wurden 102,8 Mio. Fahrgäste befördert und damit das Niveau des Vorjahres wieder erreicht. Dies entspricht etwa zwei Dritteln des Nachfrageniveaus vor Beginn der Pandemie. Nachdem sich die Nachfrage im Oktober 2021 bis auf 80 % des Normalniveaus erholt hatte, erfolgte bis Dezember infolge der vierten Pandemiewelle und der daraus resultierenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens – aber auch der Einschränkungen im Fahrbetrieb der LVB aufgrund des erhöhten Krankenstandes – ein Rückgang auf lediglich 63 %. Zum Ausgleich wirtschaftlicher Schäden infolge der Corona-Pandemie haben die LVB im Jahr 2021 Mittel aus dem vom Bund und den Ländern aufgespannten ÖPNV-Rettungsschirm erhalten. Entsprechend der diesem Rettungsschirm zugrunde liegenden Systematik zur Ermittlung des Schadens, die im Kern auf das Referenzjahr 2019 abstellt, konnte darüber nicht der gesamte Schaden ausgeglichen werden. Dies resultiert aus den ursprünglich erwarteten Erlössteigerungen, die Aufwandssteigerungen kompensieren sollten. Infolgedessen ist, trotz eigener Anstrengungen zur Kompensation fehlender Einnahmen sowie der Mittel von Bund und Land, ein Verlust von 5,6 Mio. EUR zu verzeichnen. Dieser wurde durch die LVV ausgeglichen.

Mit dem **Mobilitätsangebot „Flexa“** bieten die LVB bereits in einzelnen Stadtgebieten einen innovativen Service zur Stärkung der städtischen Außenbereiche an. 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 von Tram und Bus. Die zugehörige Software stammt aus der hauseigenen „Mobilitätsfabrik“. Im Jahr 2021 erfolgte die erfolgreiche Inbetriebnahme für das Pilotprojekt „Flexa Südost“ in den Ortsteilen Holzhausen, Meusdorf und Probstheida. Pandemiebedingt begann der Betrieb statt wie geplant zum Jahresanfang erst nach Abflachen der Infektionswelle im April 2021. Als erste Resonanz konnte dabei hinsichtlich Komfort, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit eine hohe Kundenzufriedenheit festgestellt werden. Der weitere Zeitplan sieht die Inbetriebnahme der nächsten beiden Pilotprojekte „Flexa Südwest“ und „Leutzsch“ im Frühjahr 2022 vor, deren Vorbereitungen derzeit laufen. Die Anwendbar-

keit von Flexa als ÖPNV-Produkt im Kontext des novellierten Personenbeförderungsgesetzes und des Nahverkehrsplanes konnte mit großer Zustimmung des Leipziger Stadtrates sichergestellt werden. Erkenntnisse aus den derzeit laufenden und vorgesehenen Pilotgebieten fließen zudem in die Angebotskonzeption „Netz24“ ein.

Das **Basismodul Modernisierung Hauptachsen**, als Teil des Rahmenplanes zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030, stellt den Schlussstein in der seit den 1990er-Jahren umgesetzten Achsaufweitung im Leipziger Straßennetz dar. Damit wird die Voraussetzung für die Nutzung breiterer Straßenbahnen geschaffen, welche ab 2024 in Leipzig eingesetzt werden sollen. Die Bauprojekte sowie deren Umfang und terminliche Fixierung wurden zwischen der Stadt Leipzig und der Leipziger Gruppe abgestimmt und mittels Stadtratsbeschluss eben diese mit der Umsetzung beauftragt. Die Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bietet Fördermittelsicherheit für die LVB und schafft Sicherheit bei der Finanzierung des Programms. Zur konsequenten Terminerreichung wurde eine Gremienstruktur beschlossen. Die Modernisierung der Hauptachsen ist zudem ein zentrales Element zur Beschleunigung und Qualitätsverbesserung des ÖPNV und zum Abbau von Langsamfahrstrecken. Zur kontinuierlichen Steuerung der Umsetzung und Zielerreichung des Rahmenplans wurden innerhalb der Stadtverwaltung und in Kooperation mit der Leipziger Gruppe eine entsprechende Gremienstruktur zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie Gremien eingerichtet.

Im Zuge der im Geschäftsjahr durchgeführten **Tarifanpassung** bei den Verkehrsunternehmen im MDV profitierten Stammkunden auch im dritten Jahr in Folge von stabilen Preisen. Durch das vom Stadtrat beschlossene Tarifmoratorium hatten sich die Preise zuvor zwei Jahre nicht geändert. Darüber hinaus wurden Tickets für junge Menschen und Einsteigerprodukte in Leipzig sogar günstiger. Zudem wurde zum 1. August 2021 das neue Bildungsticket Sachsen eingeführt. Im Vergleich mit den 20 größten Städten in Deutschland liegen die LVB damit auch weiterhin im moderaten Mittelfeld. Beim Kinderfahrschein ist Leipzig nach wie vor die günstigste Stadt. Mit stabilen oder günstigeren Abonnementpreisen bedanken sich die LVB insbesondere bei ihren Stammkunden für die Treue und Solidarität, auch in schwierigen Zeiten. Die Tarifmaßnahme flankiert zudem die Bemühungen, neue Kunden zu gewinnen und durch die Pandemie verlorene Fahrgäste erneut von den angebotenen Leistungen zu überzeugen.

Um die Mobilitätsziele der Stadt Leipzig, und hierbei insbesondere die Beschlusspunkte des Nahverkehrsplans, umzusetzen, haben die LVB ein umfassendes Maßnahmenkonzept formuliert. Das Kernstück hierbei bildet die Umsetzung einer neuen **Netzkonzeption „Netz24“** bis Ende 2024. Dabei werden die LVB das Verkehrsangebot bei Straßenbahn und Bus überprüfen, insgesamt optimieren und den aktuellen Rahmenbedingungen anpassen. Das Projekt nimmt das Handlungsfeld „ÖPNV/SPNV“ der Mobilitätsstrategie 2030 auf und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des dort formulierten Modal-Split-Ziels von 23 % für den ÖPNV. Die LVB verfolgen mit der Neukonzeption des Liniennetzes das vorrangige Ziel, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu steigern. Im Fokus stehen verbesserte Angebote mit bedarfsgerechten, aus Nutzerverhalten und Kundenbedürfnissen abgeleiteten Produkteigenschaften und folglich die Erschließung erweiterter Nachfragepotenziale. Die Arbeiten an den Teilprojekten „Marktanalysen“ und „Marktstrategien“ mündeten im Geschäftsjahr im Beginn der Netzplanung.

Die für die Steuerung der LVB wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren bestehen in den Umsatzerlösen insgesamt und den darin enthaltenen Verkehrserlösen, dem Jahresergebnis vor Ergebnisabführung sowie den Investitionen. Der bedeutendste nichtfinanzielle Leistungsindikator sind die Linienbeförderungsfälle. Für diese Leistungsindikatoren werden Zielgrößen bestimmt und in den Wirtschaftsplanungen abgebildet. Die unterjährige Entwicklung dieser Kennzahlen wird im Vergleich zur Planung analysiert und in regelmäßigen Abständen an die Geschäftsführung und die Aufsichtsgremien berichtet einschließlich der daraus abgeleiteten Steuerungsmaßnahmen.

2.3 Ertragslage

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

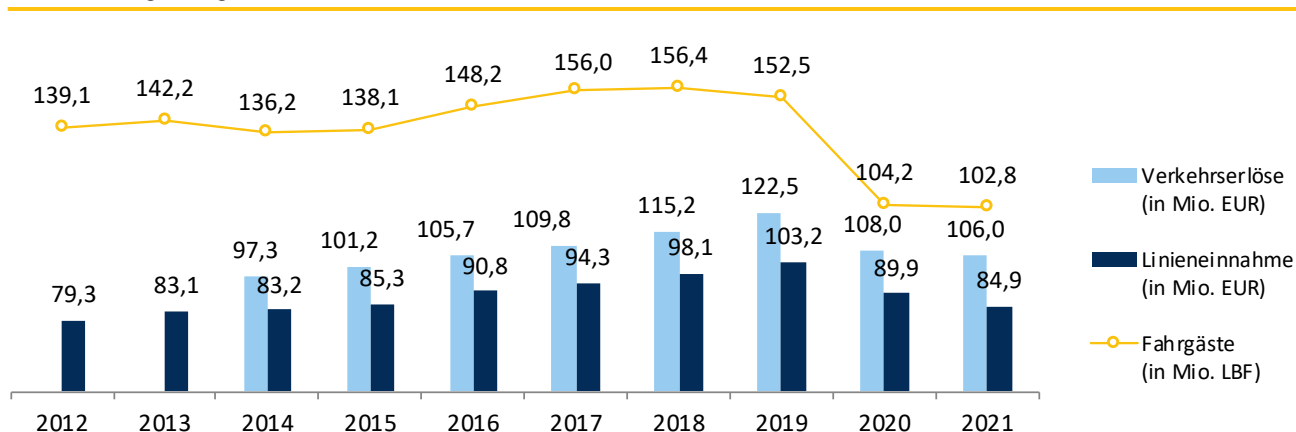
Betriebliche Erträge

in Mio. EUR

	2021	2020	Veränderung
Umsatzerlöse	134,3	133,7	0,6
davon: Verkehrserlöse	106,0	108,0	-2,0
davon: Linieneinnahme	84,9	89,9	-5,0
davon: Ausgleichszahlungen	15,4	14,6	0,8
davon: weitere Verkehrserlöse	5,7	3,5	2,2
davon: weitere Umsatzerlöse	28,3	25,7	2,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	1,9	1,7	0,2
Erträge aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag für das Bedienegebiet der Stadt Leipzig	60,9	56,0	4,9
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	1,4	1,7	-0,3
Zuschüsse von Dritten	21,2	16,5	4,7
Übrige sonstige betriebliche Erträge	5,9	9,3	-3,4
	227,7	221,0	6,7

Die **Verkehrserlöse** reduzierten sich abermals pandemiebedingt um 2,0 Mio. EUR auf 106,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr. Sie lagen damit um rund 13,5 % unterhalb des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Die **Linieneinnahme** als wesentlicher Teil der Verkehrserlöse lag im Geschäftsjahr mit 84,9 Mio. EUR um 5,0 Mio. EUR unter dem Niveau des Vorjahreszeitraumes und um 18,3 Mio. EUR unter dem des letzten Geschäftsjahres vor Ausbruch der Corona-Pandemie. Die im vierten Quartal 2021 einsetzende vierte Infektionswelle führte nach der Erholung im zweiten und dritten Quartal zu einem erneuten deutlichen Dämpfer. Die Entwicklung verlief somit noch einmal negativer, als in dem für den Wirtschaftsplan unterstellten Pandemieszenario angenommen. Während die hohe Zahl an Vertragskunden im Verlauf des Jahres 2020 den Rückgang der Linieneinnahme gegenüber dem Einbruch der Fahrgastzahlen gedämpft hat, führte die im Jahr 2021 zu beobachtende zwischenzeitliche Erholung der Fahrgastzahlen aufgrund einer Mehrnutzung des ÖPNV durch Vertragskunden zu keinem entsprechenden Zuwachs der Einnahmen.

Entwicklung Fahrgastzahlen und Linieneinnahme



Im Geschäftsjahr wurden 102,8 Mio. **Fahrgäste** und damit rund ein Drittel weniger als vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie befördert. Gegenüber dem Vorjahr ist zudem ein Rückgang um 1,4 Mio. Fahrgäste zu verzeichnen. Die im vierten Quartal 2021 einsetzende vierte Infektionswelle führte nach einer Erholung im zweiten und dritten Quartal zu einem erneuten Rückschlag, sodass auch der Plan deutlich verfehlt wurde. Nach den Erfahrungen der letzten beiden Pandemiejahre und angesichts der gerade angelaufenen fünften Infektionswelle muss damit gerechnet werden, dass die Fahrgastzahlen auch 2022 noch auf niedrigem Niveau verharren werden. Je länger die Pandemie andauert, desto größer ist die Gefahr, dass sich die neu herausgebildeten Mobilitätsmuster zulasten des ÖPNV verfestigen. Umso wichtiger wird es sein, mit der Absicherung eines qualitativ hochwertigen Angebots in Kombination mit Tarif- und Marketingmaßnahmen die Leistungen für die Fahrgäste so attraktiv zu gestalten, dass abgewanderte Fahrgäste zurückgewonnen und neue Fahrgäste angesprochen werden können.

Die **aktivierten Eigenleistungen** betreffen Softwarlösungen und weitere aktivierungsfähige Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben. In Abhängigkeit von den Projektverläufen wurde der Planwert um 0,8 Mio. EUR unterschritten.

Bei den **sonstigen betrieblichen Erträgen** ist gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um 5,9 Mio. EUR und gegenüber dem Plan um 7,0 Mio. EUR zu verzeichnen. Dies resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg von Mitteln, die zum Ausgleich von Schäden durch die Corona-Pandemie vereinnahmt wurden um 5,0 Mio. EUR auf 20,2 Mio. EUR im Jahr 2021. Zudem stieg der Höchstbetrag des VLFV planmäßig gegenüber dem Vorjahr um 4,9 Mio. EUR auf 60,9 Mio. EUR.

Den betrieblichen Erträgen standen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

Betriebliche Aufwendungen		in Mio. EUR	
	2021	2020	Veränderung
Materialaufwand	131,6	124,0	7,6
davon: Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12,7	11,0	1,7
davon: Aufwendungen für bezogene Leistungen	118,9	113,0	5,9
Personalaufwand	45,6	45,8	-0,2
davon: Löhne und Gehälter	36,6	37,1	-0,5
davon: Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	9,0	8,7	0,3
Abschreibungen	28,5	27,7	0,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24,7	23,2	1,5
	230,4	220,7	9,7

Die Erhöhung des **Materialaufwands** um 7,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf höhere Aufwendungen der Fahrgesellschaften infolge erhöhter Personalkapazität und tarifvertraglich bedingter höherer Personalaufwendungen zurückzuführen. Darüber hinaus wurden Serviceverträge zur Instandhaltung mit den Fahrzeugherstellern für die zuletzt beschafften Diesel- und Elektrobusse abgebildet. Zudem waren insbesondere pandemiebedingt höhere Materialkosten für Arbeitsschutz und höhere Aufwendungen für den Bezug von Energie zu verzeichnen. Infolgedessen wurde auch der Plan überschritten.

Die **Personalaufwendungen** verblieben in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Einer tarifvertraglich vereinbarten Erhöhung der Vergütung der Mitarbeiter wirkte der geringere Personalbestand entgegen, der im Wesentlichen aus der Einstellung von Fahrpersonal bei Tochtergesellschaften resultiert. Gegenüber dem Plan war eine Unterschreitung zu verzeichnen.

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. Infolge zeitlicher Verschiebungen bei den Investitionen stiegen die Abschreibungen weniger stark als geplant.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Mio. EUR im Wesentlichen aufgrund höherer Aufwendungen, auch gegenüber dem Plan, für den Unterhalt von IT-Systemen, Schadenersatz sowie die Durchführung von Projekten.

Infolge der Corona-Pandemie wurde im Geschäftsjahr ein Verlust erwirtschaftet. Das Jahresergebnis von –5.591.616,81 EUR wurde gemäß dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag durch die Gesellschafterin ausgeglichen.

2.4 Finanzlage

Im Geschäftsjahr hat sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag um 23,2 Mio. EUR auf 8,4 Mio. EUR reduziert.

Der **Cash Flow aus dem laufenden Geschäft** (–63,3 Mio. EUR) hat sich im Wesentlichen durch das infolge der Corona-Pandemie verschlechterte Ergebnis vor Ausgleichszahlungen für Schäden und der Erhöhung des Höchstbetrages aus dem VLFV sowie den Aufbau von Forderungen gegenüber dem Vorjahr um 19,6 Mio. EUR verschlechtert.

Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** (–88,4 Mio. EUR) liegt insbesondere aufgrund der anhaltend hohen Investitionstätigkeit auf dem Niveau des Vorjahres. Im Berichtsjahr wurden Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in das Sachanlagevermögen von insgesamt 89,6 Mio. EUR getätigt. Dagegen wirkten unter anderem Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen und Dividenden von 1,5 Mio. EUR. Weitere 0,9 Mio. EUR wurden in das Finanzanlagevermögen investiert, darunter 0,7 Mio. EUR für die Übertragung von Anteilen der LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig (LTB) von der LeoBus GmbH, Leipzig (LeoBus) auf die LVB.

Der **Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit** (128,5 Mio. EUR) ist hauptsächlich durch den Mittelzufluss aus Verkehrsverträgen, Fördermitteln und Billigkeitsleistungen von insgesamt 124,9 Mio. EUR geprägt. Zur langfristigen Unternehmensfinanzierung wurden im Geschäftsjahr Gesellschafterdarlehen von 21,0 Mio. EUR aufgenommen. Diesem Kapitalzufluss standen vertraglich vereinbarte Tilgungszahlungen von Gesellschafterdarlehen von insgesamt 13,4 Mio. EUR gegenüber. Die Einzahlungen aus Fördermitteln reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 17,4 Mio. EUR auf 45,2 Mio. EUR. Infolgedessen und aufgrund der gegenüber dem Vorjahr geringeren Darlehensaufnahme reduzierte sich der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit gegenüber dem Vorjahr um 37,3 Mio. EUR.

Die kurzfristige **Liquiditätssicherung** erfolgte über das konzerninterne Cash-Management-System mit der LVV. Dieses System sicherte auch die Handlungsfähigkeit der LVB bis zur Auszahlung der Mittel aus dem ÖPNV-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 2021 eine Forderung gegen die LVV in Höhe von 8,6 Mio. EUR. Die Höhe dieser Einlage resultiert im Wesentlichen aus zum Teil noch nicht verwendeten Fördermitteln sowie aus zum Bilanzstichtag noch nicht gezahlten Rechnungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen. Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2021 Verbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen der LVB aus dem Cash Management gegenüber Tochterunternehmen von 3,9 Mio. EUR beziehungsweise 2,9 Mio. EUR.

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

2.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme betrug zum Stichtag 728,1 Mio. EUR und liegt damit 32,4 Mio. EUR über dem Vorjahreswert von 695,7 Mio. EUR.

Vermögenslage		in Mio. EUR	
	31.12.2021	31.12.2020	
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	8,4	8,4	
II. Sachanlagen	660,7	620,9	
III. Finanzanlagen	7,4	7,1	
	676,5	636,4	
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	50,5	58,8	
II. Liquide Mittel	0,8	0,1	
	51,3	58,9	
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	0,3	0,4	
	728,1	695,7	

Die im Jahr 2021 getätigten Investitionen führten zu einer Erhöhung des **Sachanlagevermögens**, unter Berücksichtigung der Abschreibungen, um 39,8 Mio. EUR.

Das **Finanzanlagevermögen** erhöhte sich aufgrund der Übernahme weiterer Geschäftsanteile an einer Tochtergesellschaft. Gegenläufig wirkte die reguläre Tilgung von Gesellschafterdarlehen an ein Tochterunternehmen.

Die Verminderung des **Umlaufvermögens** um 7,6 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus geringeren Forderungen gegen die Gesellschafterin aus der Teilnahme am Cash Pooling. Gegenläufig wirkten die Erhöhung der Forderungen gegen die Stadt Leipzig, welche im Zuge der Weiterleitung von Mitteln aus dem ÖPNV-Rettungsschirm zum Stichtag bestanden sowie die Forderungen auf Verlustübernahme gegen die LVV.

Vermögenslage		in Mio. EUR	
	31.12.2021	31.12.2020	
Passiva			
A. Eigenkapital	136,1	136,1	
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	323,6	290,8	
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	8,3	7,9	
2. Sonstige Rückstellungen	29,6	28,1	
	37,9	36,0	
D. Verbindlichkeiten			
1. Kurzfristige Verbindlichkeiten	49,4	57,0	
2. Mittel- und langfristige Verbindlichkeiten	175,5	168,7	
	224,9	225,7	
E. Passive Rechnungsabgrenzung	5,6	7,1	
	728,1	695,7	

Die Eigenkapitalquote ist aufgrund der höheren Bilanzsumme auf 19 % (Vj.: 20 %) 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 der Gesellschafterin LVB hat sich bedingt durch die Darlehensaufnahmen im Jahr 2021 von 21,0 Mio. EUR unter Berücksichtigung planmäßiger Tilgungen auf 175,5 Mio. EUR erhöht.

2.6 Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik

Unter dem Dach der neuen Unternehmensstrategie **MobiLE** wurde ab dem vierten Quartal 2021 der Entwicklungsprozess zur **Personalstrategie** gestartet. Dabei wurden unter Berücksichtigung der Ausgangsbedingungen strategische Handlungsfelder herausgearbeitet, die in den kommenden Jahren im Fokus stehen sollen.

Die Unternehmen der LVB-Gruppe sind mit ihren Leistungen in weiten Teilen auf personalintensiven Geschäftsfeldern tätig. Auch im Geschäftsjahr 2021 wurden die herausfordernden Bedingungen der Corona-Pandemie deutlich, mit welcher **hoher Einsatzbereitschaft** die **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** agieren. Dabei ist der Arbeitsalltag weiterhin durch das mobile Arbeiten und die Einhaltung von erforderlichen Hygienemaßnahmen in allen betrieblichen Bereichen geprägt. Positiv wurden die zusätzlichen Impfaktionen und Angebote des Arbeitgebers angenommen. Mit der Bereitstellung von Testangeboten und einer hohen Impfquote wird präventiv vorgebeugt.

Zum 31. Dezember 2021 beschäftigten die LVB 565 Mitarbeiter sowie 290 Mitarbeiterinnen und damit insgesamt **855 Beschäftigte**. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig und befristet Beschäftigter 859. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 361 eigene Fahrer eingesetzt, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in den Tochtergesellschaften LeoBus, und Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig (LSVB), die Verkehrsleistung der LVB erbracht haben. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 253 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 245 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Der Krankenstand betrug für die LVB 9,29 % und entsprach damit in etwa dem Krankenstand der gesamten LVB-Gruppe, der 9,74 % betrug.

Ein Hauptaugenmerk liegt auf der **Personalplanung und -gewinnung** im Zuge des demografischen Wandels und der damit verbundenen Rekrutierung von Fachkräften und Auszubildenden. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung in der LVB-Gruppe und der weiteren zunehmenden Leistungsentwicklung wurden entsprechende Recruiting-Aktivitäten sowohl an Präsenz- als auch bei Online-Karrieretagen durchgeführt. Darüber hinaus wurden auch neue Wege genutzt, um neue Mitarbeitende für die LVB zu gewinnen. Neben öffentlichkeitswirksamen Recruiting-Events erweitern Social Media-Aktivitäten und eine gezielte Onlinewerbung sowie Stellenveröffentlichungen auf Performance-Marketing-Plattformen das Portfolio der Personalgewinnungsmaßnahmen. Gleichzeitig wurden die Ausbildungskapazitäten der Fahrschule verbessert, um für offene Stellen sowie Neubesetzung infolge von laufender Fluktuation und Rentenabgängen neue Mitarbeiter zu gewinnen und auszubilden.

Insgesamt hatten sich für das Ausbildungsjahr 2021/2022 639 Menschen auf 39 Ausbildungsplätze und 15 Einstiegsqualifizierungen in 13 Berufsbildern beworben. Dabei ist ein Bewerbungsrückgang im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen, was unter anderem auf fehlende Berufsorientierungsmaßnahmen sowie den Wegfall von Ausbildungsbörsen und -messen während des Pandemiezeitraumes zurückgeführt werden kann. Mit insgesamt **120 Auszubildenden** zum 31. Dezember 2021 stehen die Unternehmen der LVB-Gruppe zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung als kommunaler attraktiver Arbeitgeber. Auch in den kommenden Jahren wird die Anzahl der Auszubildenden gestärkt und trägt dem hohen Stellenwert der Ausbildung in der LVB-Gruppe Rechnung. Ziel ist es, gut ausgebildete Nachwuchskräfte noch stärker an die Unternehmensgruppe zu binden.

Zum 1. Januar 2021 ist der **Zukunftstarifvertrag** (Z-TV) der Leipziger Gruppe in Kraft getreten. In diesem sind acht Schwerpunktthemen gesetzt, die einen gemeinsamen Weg in eine moderne Arbeitswelt aufzeigen. Unter anderem umfasst dieser die Themen mobiles Arbeiten, Aus- und Weiterbildung, Digitalisierung sowie weitere Aspekte rund um die attraktive Arbeit von morgen. Darüber hinaus wird ein Zukunftsmonitor zur nachhaltigen Umsetzung des Z-TV entwickelt und zukünftig als Berichtsstandard eingeführt.

Im Rahmen der Fortführung des **Tarifvertrages Nahverkehr Sachsen** (TV-N) stiegen die Tabellenentgelte um 1,4 % zum 1. April 2021 und um 1,7 % zum 1. Oktober 2021. Weitere Entgelterhöhungen folgen jeweils zum 1. April und 1. Oktober 2022 sowie im Jahr 2023. Im Geschäftsjahr wurde mit Ausblick auf 2022 ff. auch der Tarifvertrag der Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, einer Tochtergesellschaft, verhandelt und führt in den kommenden Jahren zu schrittweisen deutlichen Einkommensverbesserungen und gibt für die nächsten drei Jahre Sicherheit für die Unternehmensplanung und die Beschäftigten.

Darüber hinaus haben die LVB weiter nachhaltig an der Umsetzung der definierten Maßnahmen im Rahmen des Audits **„Zukunftsfähige Arbeitskultur“** der Initiative **„Neue Qualität der Arbeit“ (INQA)** gearbeitet. So wurden von den im Entwicklungsplan definierten 16 Maßnahmen mittlerweile zwölf Maßnahmen vollumfänglich umgesetzt.

Zudem konnte das im Jahr 2018 gestartete Projekt **„MADAM“** erfolgreich abgeschlossen werden, in dessen Rahmen mithilfe des partizipativen Design-Thinking-Ansatzes fünf Handlungsfelder entwickelt wurden, um das digital-mobile Arbeiten im Unternehmen zu gestalten. Die Ergebnisse wurden in einem Handlungsleitfaden sowie in einem Wegweiser dokumentiert und können praktikabel für künftige Vorhaben genutzt werden.

2.7 Investitionen

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

Investitionen		in Mio. EUR	
	Ist 2021	Plan 2021	
Netze	27,9	39,1	
Fahrzeuge	38,8	65,2	
Liegenschaften	19,7	17,2	
Marketing	1,3	4,9	
EDV	3,1	8,4	
Sonstiges	0,2	0,0	
	91,0	134,8	

Die LVB haben im Jahr 2021 Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände im Umfang von 91,0 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 moderner Elektrobusse, die Bauvorhaben Abstellanlage Heiterblick und E-Bus-Port Lindenau sowie die Fortführung des Erneuerungsprogramms für die Gleisinfrastruktur. Gegenüber dem Plan resultiert eine Abweichung im Wesentlichen aus Verschiebungen zwischen den Jahresscheiben bei der Straßenbahn- und Busbeschaffung. Im Geschäftsjahr wurde mit der Unterzeichnung eines Liefervertrages zur gemeinsamen Beschaffung weiterer moderner Straßenbahnen der Verkehrsunternehmen aus Zwickau, Görlitz und Leipzig ein entscheidender Meilenstein zur Stärkung des ÖPNV erreicht.

Mit einem Volumen von 27,9 Mio. EUR haben die LVB erneut spürbar in die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Streckennetzes investiert. Den Schwerpunkt der Investitionen in der Position **Netze** bildeten insbesondere die nachstehenden Baumaßnahmen. Der Streckenabschnitt am Martin-Luther-Ring wurde einer grundhaften Erneuerung unterzogen. Im Zuge dessen wurde ein besonderer Bahnkörper ausgeprägt und eine Erhöhung des Gleismittenabstands in Vorbereitung auf den Einsatz breiterer Fahrzeuge vorgenommen. Mit der Baumaßnahme am Verkehrsknoten „Adler“ wurde zudem begonnen, einen verkehrlich hoch belasteten Abschnitt im Leipziger Straßennetz umfassend zu sanieren. Dem Streckenabschnitt kommt darüber hinaus insbesondere eine Schlüsselfunktion im Umleitungskonzept der LVB zu. Neben der ebenfalls vorgesehenen Erhöhung des Gleisabstandes werden im Baubereich auch die Straßenbahnhaltestellen barrierefrei gestaltet. Zentrale Bauprojekte wurden darüber hinaus in Lindenau, am Johannisplatz, am Bayerischen Platz und in der Lützner Straße umgesetzt. Eine Vielzahl weiterer Modernisierungen im Streckennetz schlagen sich ebenfalls in dieser Position nieder.

Die Lieferung und Inbetriebnahme von E-Bussen sowie weiterer Straßenbahnfahrzeuge des Typs „XL“ prägten die Position **Fahrzeuge**. Durch die Einführung der E-Bus-Technologie unterstützen die LVB aktiv die Klimaschutz- und Energieziele der Stadt. Mit der Umstellung der Linie 89 auf den E-Bus-Betrieb sind die Fahrgäste hier nun elektrisch und klimaschonend unterwegs. Im Januar 2022 startete zudem der Probetrieb auf den Linien 74/76. Im Juli 2021 wurde der Zuschlag für die Lieferung von zehn Elektro-Gelenkbussen erteilt, welche zukünftig auf der Linie 60 eingesetzt werden sollen. Im Rahmen der aktuellen Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen wurde im Geschäftsjahr das 53. Fahrzeug in Dienst gestellt und zugleich der Einstieg in die Folgebeschaffung der nächsten Fahrzeuggeneration vollzogen.

In der Position **Liegenschaften** lag der Fokus insbesondere auf der Umsetzung des „Liegenschaftskonzepts LVB 2030“ und der Errichtung der E-Bus-Infrastruktur. Im Rahmen des zweiten Bauabschnittes des Technischen Zentrums Heiterblick, der den Bau der Abstellweiterung und der Abstellhalle beinhaltet, konnte im September 2021 eine Teilinbetriebnahme vollzogen werden. 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. Den zweiten Schwerpunkt bildete der Umbau des Standortes Lindenau zum modernen Bus-Port mit Ladeinfrastruktur und Abstellmöglichkeit für 45 E-Busse. Als wesentlicher Meilenstein konnte im Geschäftsjahr das Richtfest gefeiert und die darunter befindlichen Abstellflächen in Betrieb genommen werden.

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

Zentrale Themen in der Position **IT** waren abermals zum einen Ersatzbeschaffungen für die IT-Infrastruktur wie zum Beispiel die Erneuerung von Computerarbeitsplatzausstattungen und Serverkapazitäten. Zudem wurde die Digitalisierungsstrategie mit dem Projekt „Chamäleon“ fortgesetzt, bei dem weitere Lichtsignalanlagen umgerüstet wurden. Mit dem Projekt treiben die LVB unter anderem die Einführung eines Fahrerassistenzsystems weiter voran. Wesentliche Investitionen erfolgten zudem für das Projekt „ABSOLUT“. Damit erproben die LVB die Möglichkeit, mit hochautomatisierten Fahrzeugen einen On-Demand-Verkehr zwischen dem S-Bahnhof Messe und dem dort angesiedelten Automobilwerk anzubieten.

Durch eine konsequente Umsetzung des **Fördermittelmanagements** und die gute Zusammenarbeit mit den Fördermittelgebern liegt der Anteil der verwendeten Fördermittel mit 61 % deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Fördermittel für Investitionen um 3,9 Mio. EUR auf 55,9 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), der Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und das Interreg-Programm der Europäischen Union (EU).

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 Leipziger Gruppe integriert ist.

Die vier Kernelemente dieses Systems sind:

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

Das Risikomanagementsystem der LVB ist darauf ausgerichtet, bestandsgefährdende Risiken beziehungsweise die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft wesentlich beeinflussende Risiken frühzeitig zu erkennen, sie hinsichtlich möglicher Interdependenzen und Überlagerungen qualitativ zu beurteilen und bei Bedarf effektiv zu steuern. Die Betrachtung der Risiken erfolgt nach Abzug und Abwägung der Gegenmaßnahmen.

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 2021 wurde durchgeführt und im Ergebnis das Risikofrühwarnsystem angepasst.

3.1.2 Wesentliche Einzelrisiken

Folgende wesentliche Einzelrisiken bestehen dabei grundsätzlich. Zu ihnen wurde regelmäßig an den Aufsichtsrat und die Gesellschafterin berichtet.

- Infragestellung des direkten Betrauungsmodells durch Stadt, Politik, Gesetzgebung und Rechtsprechung,
- Kündigung, Änderungen und Auslaufen von Finanzierungsverträgen sowie Verträgen mit Aufgabenträgern,
- negative wirtschaftliche Auswirkungen der Corona-Pandemie,
- Nichteinhaltung von Meilensteinen bei der Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen,
- Nichtdurchsetzung der Preisstrategie auf politischer Ebene und im MDV,
- Nichteinhaltung der Rahmenbedingungen bezüglich der Direktvergabe an LVB-Tochtergesellschaften,
- Beeinträchtigung der Aufnahme von Darlehen durch die Bonität des Unternehmens bzw. des LVV-Konzerns,
- gesetzliche oder politische Anforderungen an den Ausbau alternativer Antriebstechnologien, die zu einer Überforderung der wirtschaftlichen und betrieblichen Leistungsfähigkeit führen, sowie
- geringere Fördermittelzuwendungen infolge von Gesetzesänderungen.

Im Geschäftsjahr bestand zwischenzeitlich eine kritische Risikoposition hinsichtlich der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie. Aufgrund des dynamischen Pandemiegeschehens und der damit einhergehenden temporären Einschränkungen des öffentlichen Lebens sowie mangelnder Möglichkeiten zur Anpassung des Leistungsangebotes und Kostensenkung entstanden den LVB auch im Jahr 2021 erhebliche Einnahmeverluste, welche nur durch Mittel des Bundes und der Länder sowie eine Verlustübernahme durch die LVV kompensiert werden konnten. Die Risikosituation begründete sich unter anderem darin, ob ein Rettungsschirm zum Ausgleich der pandemiebedingten Schäden grundsätzlich beziehungsweise in ausreichender Höhe zur Verfügung steht. Ist eine generelle Verfügbarkeit gegeben, ist darüber hinaus auf die spezifischen Anforderungen zu achten, indem beispielsweise eine

fristgemäße und regelkonforme Antragstellung erfolgen muss. Zudem besteht Unsicherheit bezüglich des Wiederanstiegens der Nachfrage, mindestens hinsichtlich des zeitlichen Verlaufs, auf das Niveau vor Eintritt der Corona-Krise. Je länger die Pandemie andauert, desto größer ist zudem die Gefahr, dass sich die neu herausgebildeten Mobilitätsmuster zulasten des ÖPNV verfestigen.

Infolge von Putins Angriffskrieg auf die Ukraine verstärkt sich die durch die Corona-Pandemie angespannte Versorgungssituation bei vielen Produkten und Dienstleistungen weiter. Aufgrund der komplexen Auswirkungen auf globale Wertschöpfungs- und Lieferketten werden sich Lieferzeiten verlängern und Preise steigen. Die Verringerung von weltweiten Transportkapazitäten wird zudem zu Störungen in den Lieferketten führen. Auf der Basis intensiver Marktbeobachtung und Analyse von Abhängigkeiten in den Lieferketten werden Gegensteuerungsmaßnahmen abgeleitet.

Weitere nennenswerte Risiken, die keinen bestandsgefährdenden Charakter haben, aber dennoch die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der LVB beeinträchtigen können, resultieren insbesondere aus der tariflichen Entwicklung von Löhnen und Gehältern, verfügbaren Personalkapazitäten und der Sicherstellung der Liquiditätsausstattung. Die einzige noch bestehende Cross-Border-Lease-Transaktion unterliegt zudem 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 implementiert wurde.

3.2 Chancenbericht

Neben erfolgten Weichenstellungen für die langfristige Unternehmensentwicklung und damit einhergehend die Weiterentwicklung des ÖPNV in Leipzig liegt der Fokus im Jahr 2022 und in den folgenden Jahren insbesondere darauf, mit Auslauf und Ende des Pandemiegeschehens verlorene Kunden zurückzugewinnen. Unbestritten ist, dass insbesondere die Bartarifeinnahmen höchst sensibel auf die ergriffenen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie reagieren. Die gravierenden Fahrgasteinbrüche im Zuge des Pandemiegeschehens erfordern erhebliche Anstrengungen bei der **Fahrgast(rück)gewinnung**. Dazu werden die LVB im Rahmen von Marketingaktivitäten den Kunden nutzen herausstellen und die Menschen in Leipzig wieder stärker für den ÖPNV begeistern. Aber auch angebotsseitig wird kontinuierlich an Verbesserungen gearbeitet. Bereits vor der Realisierung des Projektes „Netz24“ werden Vorläufermaßnahmen zur Angebotserweiterung und -verbesserung umgesetzt. Ziel ist es, den in den Vorjahren beschrittenen Wachstumspfad schnellstmöglich wieder zu beschreiten.

Ungeachtet dessen ist insbesondere in Leipzig eine überdurchschnittliche 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 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.

Das Bild einer **nachhaltigen Lebensweise** verfestigt sich zudem 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.

Derzeit werden federführend durch das Sächsische Staatsministerium für Regionalentwicklung (SMR) und das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) die beiden großen EU-Förderprogramme EFRE und Just Transition Fonds (JTF) erarbeitet. Damit eröffnen sich **Förderperspektiven** für die LVB. Das Projekt „Sächsische Straßenbahn der Zukunft“ der LVB wurde in Abstimmung mit dem SMWA für den JTF angemeldet. Nunmehr kommt es darauf an, die gesamte Straßenbahnbeschaffung innerhalb der finanziell stark nachgefragten JTF-Budgets durch den Freistaat für die Genehmigung durch die EU vorzubereiten. Beide Staatsministerien haben sich positiv zum Projekt geäußert und dieses aufgrund der unternehmensübergreifenden Initiative, der Wertschöpfung vor Ort sowie des innovativen Charakters gelobt. Gemeinsam mit dem SMWA wurde der JTF als Förderkulisse für die LVB entwickelt, da in der neuen Förderperiode aus EFRE nahezu keine Mittel mehr für den ÖPNV in Leipzig zur Verfügung gestellt werden. Die LVB befinden sich in enger Abstimmung mit dem SMR und dem SMWA hinsichtlich der Absicherung zur Einordnung des Projektes in den JTF. Eine Vorentscheidung für die Projekte, die der Freistaat Sachsen im JTF anmeldet, wird im zweiten Quartal 2022 erwartet. Zum Jahresende 2022 wird mit der Genehmigung des JTF durch die EU-Kommission gerechnet.

Die LVB analysieren fortlaufend die Marktentwicklung, engagieren sich im Verkehrsverbund, setzen Impulse im Branchenverband und stehen in konstruktivem Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern. Orientiert an den Mobilitäts-szenarien 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 Corona-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 2022 beeinflusst werden wird. Im Rahmen der Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2022 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 2021	Ist 2021	Plan 2022
Linienbeförderungsfälle	Mio.	130,0	102,8	127,6
Umsatzerlöse	Mio. EUR	142,5	134,3	151,3
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	116,9	106,0	121,2
Jahresergebnis vor Ergebnisabführung	Mio. EUR	0,0	-5,6	-4,2
Investitionen	Mio. EUR	134,8	91,0	109,3

Dazu wurde für den Wirtschaftsplan ein Szenario unterstellt, welches die Pandemieauswirkungen für das Jahr 2022, soweit diese damals absehbar waren, antizipiert. Zudem werden die folgenden Jahre durch die Entschlossenheit der LVB geprägt sein, die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie zu überwinden und die notwendigen Schritte zur Erreichung der Ziele des Nahverkehrsplans umzusetzen. Neben den noch immer herausfordernden pandemiebedingten Umständen führen insbesondere die konkretisierten Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan zu einem hohen Anspannungsgrad.

Mit dem **weiterhin andauernden Pandemiegeschehen** haben sich jedoch wesentliche Eckwerte gegenüber der Wirtschaftsplanung bereits verändert. So ist derzeit davon auszugehen, dass die Einschränkungen des öffentlichen Lebens, zum Beispiel durch Zugangsbeschränkungen für den Einzelhandel und Freizeitaktivitäten sowie die Maskenpflicht im ÖPNV, vorerst fortbestehen werden. Es zeichnet sich 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. Zudem verläuft auch die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Leipzig spürbar weniger dynamisch. Nach derzeitiger Einschätzung ist mit rund 16 Mio. Fahrgästen weniger, als im Wirtschaftsplan angenommen, zu rechnen. Auch die Erwartung hinsichtlich der Entwicklung der Linieneinnahme muss um rund 7,0 Mio. EUR reduziert werden. Die auszugleichenden Schäden werden sich somit entsprechend erhöhen.

Der **Ausgleich pandemiebedingter Schäden**, im Wesentlichen durch einen weiteren ÖPNV-Rettungsschirm und in Teilen durch eine Kompensation innerhalb der Leipziger Gruppe, ist zunächst im Wirtschaftsplan beschrieben. Zwischenzeitlich haben sich sowohl der Bund mit dem Koalitionsvertrag als auch die Länder mit einem deutlichen Bekenntnis der Verkehrsministerkonferenz positiv zum Ausgleich pandemiebedingter Schäden im Jahr 2022 positioniert. Sofern Bund und Länder den Rettungsschirm mit entsprechenden Mitteln ausstatten, können auch höhere Einnahmeausfälle kompensiert werden.

Derzeit ist darüber hinaus ein massiver **Anstieg der Bezugspreise für Elektroenergie und Diesel** im Wesentlichen infolge der kriegerischen Auseinandersetzungen in der Ukraine zu verzeichnen. Es droht eine deutliche Überschreitung der geplanten Aufwendungen für Diesel (wirkt bereits im Jahr 2022) und Elektroenergie (wirkt ab dem Jahr 2023). Die Planprämissen für die Folgejahre werden auf Basis der aktuellen Erkenntnisse angepasst. Zur Gegensteuerung soll eine Verbrauchsminimierung mit hoher Priorität weiter verfolgt werden. Zudem wird eine Modifikation des Beschaffungsmodells geprüft. Für den Mittelfristzeitraum können eine Überprüfung der vorgesehenen Fahrpreisanpassungen sowie eine Evaluation des Umfangs der zu erbringenden Verkehrsleistung erforderlich werden.

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 109,3 Mio. EUR 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 festgelegte Zielgröße zur Frauenquote im Aufsichtsrat der LVB beträgt 25,0 %; die Zielgröße zur Frauenquote innerhalb der Geschäftsführung der LVB beträgt mindestens 30,0 %. Die festgelegten Zielgrößen sollen jeweils zum 31. Dezember 2024 erreicht werden.

Die Geschäftsführung der LVB hatte beschlossen, bis zum 31. Dezember 2021 einen Frauenanteil in der oberen Managementebene von 37,0 % und in der mittleren Managementebene von 30,0 % erreichen zu wollen. Der Anteil der Frauen in der oberen Managementebene liegt zum 31. Dezember 2021 bei 36,4 % und die der mittleren Managementebenen bei 31,0 %. Die derzeitige Besetzung steht nahezu vollständig im Einklang mit den festgesetzten Zielen. Weiterhin wurde festgelegt, an der Quote sowohl in der oberen Managementebene mit 37,0 % als auch in der mittleren Managementebene von 30,0 % festzuhalten. Die festgelegten Zielgrößen sollen am 31. Dezember 2026 bestehen.

Leipzig, den 28. Februar 2022

Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Katrin Lukas



Ronald Juhrs

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva		in TEUR	
		31.12.2021	31.12.2020
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte		1.821	1.926
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten		3.795	4.266
3. Geleistete Anzahlungen		2.816	2.255
		8.432	8.447
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon Grundstücke: TEUR 25.903 (Vj.: TEUR 25.903) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: TEUR 64.174 (Vj.: TEUR 65.883) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 1.080 (Vj.: TEUR 1.121)		91.156	92.907
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen		249.416	250.599
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr		224.743	179.617
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören		19.249	20.879
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		7.121	9.230
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		68.977	67.641
		660.662	620.873
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		6.533	5.801
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		333	717
3. Beteiligungen		537	537
		7.403	7.055
		676.497	636.375
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2.728	5.158
2. Forderungen gegen Gesellschafter		14.377	30.146
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		8.295	5.322
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		0	0
5. Sonstige Vermögensgegenstände		25.181	18.214
		50.581	58.840
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		767	127
		51.348	58.967
C. Rechnungsabgrenzungsposten		300	383
		728.145	695.725

Passiva		Passiva	
	31.12.2021	31.12.2020	
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	323.593	290.837	
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.310	7.861	
2. Sonstige Rückstellungen	29.560	28.072	
	37.870	35.933	
D. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.160	10.508	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	189.710	182.493	
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.108	4.583	
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.034	1.719	
5. Sonstige Verbindlichkeiten	13.913	26.402	
davon aus Steuern: TEUR 426 (Vj.: TEUR 453)			
	224.925	225.705	
E. Rechnungsabgrenzungsposten	5.616	7.109	
	728.145	695.725	

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

in TEUR

	2021	2020
1. Umsatzerlöse	134.321	133.689
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.883	1.682
3. Sonstige betriebliche Erträge davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 64.402 (Vj.: TEUR 59.738)	91.532	85.581
	227.736	220.952
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	12.657	10.951
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	118.949	113.035
	131.606	123.986
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	36.558	37.099
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: TEUR 1.506 (Vj.: TEUR 1.317)	9.027	8.696
	45.585	45.795
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	50.892	47.918
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	-22.414	-20.260
	28.478	27.658
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	24.657	23.202
9. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 996 (Vj.: TEUR 202)	996	202
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 14 (Vj.: TEUR 29)	14	29
11. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	727	415
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon an verbundene Unternehmen: TEUR 26 (Vj.: TEUR 35)	137	165
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 183 (Vj.: TEUR 0)	892	601
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 2.979 (Vj.: TEUR 2.987)	3.878	4.061
15. Ergebnis vor Steuern	-5.486	-3.540
16. Ergebnis nach Steuern	-5.486	-3.540
17. Sonstige Steuern	106	106
18. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags übernommene Verluste	5.592	3.646
19. Jahresüberschuss	0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2021

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 2021 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 7. August 2021 (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 aufgrund 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 1,87 % (Vj.: 2,30 %) 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 (80 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 (80 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 1,35 % (Vj.: 1,60 %) 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 1,35 % (Vj.: 1,60 %). 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 525 TEUR selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Insgesamt fielen 811 TEUR Entwicklungskosten an.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** von 2.728 TEUR (Vj.: 5.158 TEUR) ergaben sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen mit 1.556 TEUR (Vj.: 1.512 TEUR) aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit 863 TEUR (Vj.: 867 TEUR) aus dem Nebengeschäft. Weiterhin sind hier Ausgleichsansprüche von 294 TEUR (Vj.: 2.790 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 14.377 TEUR (Vj.: 30.146 TEUR) betreffen

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

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** von 8.295 TEUR (Vj.: 5.322 TEUR) betreffen

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

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** betragen 25.180 TEUR (Vj.: 18.214 TEUR), davon betreffen 6.104 TEUR (Vj.: 8.437 TEUR) Forderungen aus Fördermitteln sowie 9.493 TEUR (Vj.: 4.862 TEUR) Forderungen aus Corona-Billigkeitsleistungen.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen haben 44 TEUR (Vj.: 11 TEUR) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** von 300 TEUR (Vj.: 383 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 ausschüttungs- aber nicht abführungsgesperrt im Sinne von § 268 Abs. 8 HGB ist ein Betrag in Höhe von 1.821 TEUR (Vj.: 1.926 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
	2021	2020
Anfangsstand 01.01.	290.837	259.155
Zugänge	55.914	51.996
Abgänge	744	54
Ertragswirksame Auflösung	22.414	20.260
Endstand 31.12.	323.593	290.837

Bei den **Pensionsrückstellungen** von 8.310 TEUR (Vj.: 7.861 TEUR) ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von 561 TEUR zwischen der pflichtgemäßen Bewertung zu dem über zehn Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz und einer Bewertung zu dem über sieben Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz.

Die **sonstigen Rückstellungen** enthalten hauptsächlich Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (7.569 TEUR), ungewisse Verbindlichkeiten (9.164 TEUR), Altlasten (4.165 TEUR), Personalansprüche (3.159 TEUR), Grunddienstbarkeiten nach Grundbuchbereinigungsgesetz (2.057 TEUR) sowie Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen nach § 249 Abs. 2 HGB alter Fassung (556 TEUR).

In den Personalverpflichtungen sind Verpflichtungen von 3.871 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 3.139 TEUR. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beziffert sich ebenfalls auf 3.139 TEUR. Zusätzlich werden die Ansparverträge für Wertguthaben durch den Arbeitgeber über einen Zuschuss gefördert. Diese Verpflichtung ist separat bilanziert.

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

Verbindlichkeiten	Restlaufzeit			in TEUR
	bis zu einem Jahr (31.12.2020)	von einem bis zu fünf Jahre (31.12.2020)	über fünf Jahre (31.12.2020)	Gesamt 31.12.2021 (31.12.2020)
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.160 (10.508)	0 (0)	0 (0)	14.160 (10.508)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	14.246 (13.808)	56.605 (49.408)	118.859 (119.277)	189.710 (182.493)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.108 (4.583)	0 (0)	0 (0)	5.108 (4.583)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	2.034 (1.719)	0 (0)	0 (0)	2.034 (1.719)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	13.912 (26.402)	0 (0)	0 (0)	13.912 (26.402)
	49.460 (57.020)	56.605 (49.408)	118.859 (119.277)	224.924 (225.705)

Sämtliche Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von (189.710 TEUR, Vj.: 182.493 TEUR) betreffen mit

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

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** (5.108 TEUR, Vj.: 4.583 TEUR) betreffen mit

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

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, (2.034 TEUR, Vj.: 1.719 TEUR) betreffen, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** (13.912 TEUR, Vj.: 26.402 TEUR) werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus größtenteils noch nicht verwendeten Fördermitteln von 13.345 TEUR (Vj.: 25.737 TEUR) erfasst.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** von 5.616 TEUR (Vj.: 7.109 TEUR) enthält im Wesentlichen das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von 5.197 TEUR und Einnahmen aus dem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft von 285 TEUR, die über die Laufzeit der Transaktionen ertragswirksam aufgelöst werden.

2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** im Geschäftsjahr 2021 betragen 134.321 TEUR und setzen sich wie folgt zusammen:

	in TEUR	
	2021	2020
Verkehrserlöse	105.999	107.988
davon: Linieneinnahme	84.899	89.919
davon: Ausgleichszahlungen	15.430	14.592
davon: Weitere Verkehrserlöse	5.670	3.477
Leistungen für die Unternehmen der LVB-Gruppe	27.670	24.368
Übrige Umsatzerlöse	652	1.333
	134.321	133.689

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 1.587 TEUR seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit 12.440 TEUR Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr sowie mit 2.990 TEUR die Erstattungen für Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß Sozialgesetzbuch Neuntes Buch. 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 332 TEUR. Die Umsätze wurden ausschließlich im Inland erzielt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 91.532 TEUR (Vj.: 85.581 TEUR) beinhalten im Wesentlichen:

- 61.400 TEUR Erträge aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag und Ausgleich für Finanzierungsmehraufwendungen
- 20.167 TEUR Erträge aus Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV,
- 3.002 TEUR sonstige Verkehrsleistungen,
- 2.246 TEUR Erträge aus Auflösung von Rückstellungen,
- 1.321 TEUR Erträge aus Schadenersatzleistungen und Versicherungsleistungen,
- 185 TEUR Erträge aus Abgang von Anlagevermögen und Abgang Sonderposten,
- 62 TEUR Erträge aus Kurzarbeitergeld und
- 350 TEUR übrige periodenfremde Erträge.

Der **Materialaufwand** von 131.606 TEUR (Vj.: 123.986 TEUR) beinhaltet 206 TEUR periodenfremde Aufwendungen.

Der **Personalaufwand** von 45.585 TEUR (Vj.: 45.795 TEUR) beinhaltet keine periodenfremden Personalaufwendungen.

Die **Abschreibungen** betragen im Geschäftsjahr 50.892 TEUR (Vj.: 47.918 TEUR), davon 499 TEUR außerplanmäßig. Gegenläufig beträgt die **Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse** 22.414 TEUR (Vj.: 20.260 TEUR), davon 41 TEUR außerplanmäßig. Die außerplanmäßigen Abschreibungen resultieren aus der Überbauung von Bauvorhaben.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 24.657 TEUR (Vj.: 23.202 TEUR) enthalten 364 TEUR Aufwendungen aus Abgang von Anlagevermögen und 172 TEUR übrige periodenfremde Aufwendungen.

Im Posten **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** von 137 TEUR (Vj.: 165 TEUR) sind 33 TEUR (Vj.: 48 TEUR) für Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen und periodenfremde Zinserträge von 2 TEUR enthalten.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** von 892 TEUR (Vj.: 601 TEUR) berücksichtigen die von den LVB zur Finanzierung des laufenden Betriebes an den MDV gezahlten Beträge sowie die Verlustübernahme von der LSB im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages.

Der Posten **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** von 3.878 TEUR (Vj.: 4.061 TEUR) schließt 667 TEUR (Vj.: 653 TEUR) für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

3 Angaben zum Jahresergebnis

Der Jahresverlust von 5.592 TEUR wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages durch die LVV ausgeglichen. Die LVB schließen das Geschäftsjahr 2021 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 2021 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 2021 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von 150.578 TEUR. Im Jahr 2022 ist ein Betrag von 147.539 TEUR fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von 146.019 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 158.996 TEUR, davon 3.305 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo beinhaltet Investitionsverpflichtungen von 143.773 TEUR.

Entsprechend des Gesellschaftsvertrages des MDV ist der Aufwand des MDV, der nicht durch eigene Erträge der Gesellschaft gedeckt werden kann, durch die Gesellschafter im Verhältnis ihrer Beteiligung am Stammkapital des MDV zu decken. Die Verpflichtung der LVB für das Jahr 2022 beträgt ca. 700 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 17.487 TEUR (Vj.: 18.158 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 2021 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 34.468 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 interimswise bis zum 30. Juni 2021 Geschäftsführer Personal,
- Frau Katrin Lukas (seit dem 1. Juli 2021),
Geschäftsführerin Personal und Fahrservice, Arbeitsdirektorin,
- Herr Ronald Juhrs,
Geschäftsführer Technik und Betrieb, Betriebsleiter.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden den Mitgliedern der Geschäftsführung folgende Leistungen gewährt:

in TEUR

	Festes Jahresgrundgehalt	Sonstige Bezüge	Erfolgsabhängige Vergütungen	Gesamtvergütung	Geleistete Zahlungen im Falle der Beendigung der Tätigkeit (Abfindungen)	Art der Altersversorgung ¹	Altersversorgung (Beitrags-) Aufwand
Katrin Lukas	90	2	0	92	0		
Ronald Juhrs	220	6	21	247	0	A+B	37
Ulf Middelberg	0 ²	0	0	0	0		
				339			

¹ A – beitragsorientierte Leistungszusage, B – Zusatzversorgung

² Bezüge vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 von LVV

Für die Managementleistungen 2021 erfolgte eine Weiterberechnung von der LVV an die LVB in Höhe von 262 TEUR.

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betrugen 371 TEUR. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind 8.310 TEUR zurückgestellt.

Der **Aufsichtsrat** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Anteilseignervertreter	
Torsten Bonew Vorsitzender des Aufsichtsrates	Erster Bürgermeister und Beigeordneter für Finanzen, Stadt Leipzig
Thomas Dienberg	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	Referentin Geschäftsentwicklung o.trend GmbH
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

Arbeitnehmervertreter	
Gerd Doepelheuer Stellvertretender Vorsitzender	Rentner
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	2.875,00
Thomas Dienberg	1.000,00	1.375,00
William Grosser	1.000,00	2.500,00
Christian Kriegel	1.000,00	2.125,00
Konrad Riedel	1.000,00	2.500,00
Franziska Riekewald	1.000,00	2.875,00
Michael Schmidt	1.000,00	2.875,00
Michael Weickert	1.000,00	2.750,00
Kristina Weyh	1.000,00	2.000,00
Christopher Zenker	1.000,00	2.000,00
	10.000,00	23.875,00

in EUR

Arbeitnehmervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Gerd Doepelheuer Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	2.250,00
Renate Backmann	1.000,00	2.125,00
Jens Herrmann-Kambach	1.000,00	1.250,00
Bernd Hoffmann	1.000,00	3.125,00
Matthias Irmscher	1.000,00	2.125,00
Uwe Kölle	1.000,00	2.250,00
André Luck	1.000,00	2.500,00
Philip Ludwig	1.000,00	1.750,00
Doreen Wagner	1.000,00	1.875,00
Holger Zeder	1.000,00	2.375,00
	10.000,00	21.625,00

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)

	2021	2020
Mitarbeiter Kerngeschäft	614	644
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	361	392
Mitarbeiter Service und Management	245	248
	859	892

4.6 Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2021 (§ 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	226
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ¹	LSB	LVB	100,00	271	-183
LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig ¹	LTB	LVB	100,00	828	160
Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig ¹	LSVB	LVB	100,00	354	139
LeoBus GmbH, Leipzig ¹	LeoBus	LVB	100,00	1.966	202
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig ²	IFTEC	LVB Siemens ³	50,00	9.116	1.717
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	LVB Stadtwerke ⁴	10,00	50	0

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

² Stimmrechtsmehrheit der Vertreter der LVB im Aufsichtsrat

³ Siemens Mobility GmbH, München

⁴ 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 ² , Frankfurt am Main	MiV	LVB andere	5,00	50	0
Mobility inside Holding GmbH & Co.KG ² , Frankfurt am Main	MiH	LVB andere	3,19	1.939	-1.673
beka GmbH, Köln ²	beka	LVB andere	0,47	1.086	-186

¹ Siemens Mobility GmbH, München

² Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020

5 Nachtragsbericht

Infolge der kriegerischen Auseinandersetzungen in der Ukraine ist derzeit ein massiver Anstieg der Bezugspreise für Elektroenergie und Diesel zu verzeichnen. Es droht eine deutliche Überschreitung der geplanten Aufwendungen für Diesel (wirkt bereits im Jahr 2022) und Elektroenergie (wirkt ab dem Jahr 2023). Im Übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021 unter den Abschnitten Risikobericht und Prognosebericht.

Leipzig, den 28. Februar 2022

Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Katrin Lukas



Ronald Juhrs

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2021
	01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2.289	525	0	19	2.833
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	18.389	322	1.619	1.352	18.444
3. Geleistete Anzahlungen	2.255	1.300	0	-739	2.816
	22.933	2.147	1.619	632	24.093
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	139.666	685	458	1.511	141.404
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	599.317	8.640	10.780	9.593	606.770
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	460.593	38.265	5.392	26.067	519.533
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	48.642	348	1.256	276	48.010
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	28.712	1.333	2.341	197	27.901
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	67.641	39.612	0	-38.276	68.977
	1.344.571	88.883	20.227	-632	1.412.595
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5.801	732	0	0	6.533
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	717	0	384	0	333
3. Beteiligungen	537	0	0	0	537
	7.055	732	384	0	7.403
	1.374.559	91.762	22.230	0	1.444.091

in TEUR

Abschreibungen					Buchwerte	
01.01.2021	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020
363	649	0	0	1.012	1.821	1.926
14.123	2.145	1.619	0	14.649	3.795	4.266
0	0	0	0	0	2.816	2.255
14.486	2.794	1.619	0	15.661	8.432	8.447
46.759	3.835	346	0	50.248	91.156	92.907
348.718	19.266	10.630	0	357.354	249.416	250.599
280.976	19.205	5.391	0	294.790	224.743	179.617
27.763	2.249	1.251	0	28.761	19.249	20.879
19.482	3.543	2.245	0	20.780	7.121	9.230
0	0	0	0	0	68.977	67.641
723.698	48.098	19.863	0	751.933	660.662	620.873
0	0	0	0	0	6.533	5.801
0	0	0	0	0	333	717
0	0	0	0	0	537	537
0	0	0	0	0	7.403	7.055
738.184	50.892	21.482	0	767.594	676.497	636.375

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 § 289 f 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.



11017934-16092512 | 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.

- 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 16. März 2022

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Signiert von
Antje ELKE Strom
am 18.03.2022

Strom
Wirtschaftsprüfer

Signiert von
Gerlinde Jacqueline Lorenz
am 18.03.2022

Lorenz
Wirtschaftsprüfer



Impressum

Herausgeber

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Georgiring 3
04103 Leipzig

Tel.: 0341 492-0
verkehrsnetze@lvb.de

www.lv.de

Verantwortlich

Ulf Middelberg
(Sprecher der Geschäftsführung),
Katrin Lukas
(Geschäftsführerin / Arbeitsdirektorin),
Ronald Juhrs
(Geschäftsführer)

Konzept und Gestaltung

Centralgestalt GmbH
www.centralgestalt.de

PDF-Download

www.lv.de/geschaeftsbericht