

Jahresabschluss 2022

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Inhaltsverzeichnis

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2022	Seite	2
Lagebericht	Seite	5
Bilanz	Seite	30
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite	32
Anhang	Seite	33
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite	46
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	Seite	48

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2022

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 2022 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 des völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieges auf die Ukraine und der damit im Zusammenhang stehenden umfangreichen wirtschaftlichen Sanktionen und Einschränkungen sowie entsprechender Auswirkungen an den Finanz- und Energiemärkten haben sich die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat mit diesen besonderen Herausforderungen laufend befasst und gemeinsam über sinnvolle und notwendige Schritte abgestimmt. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat zu den Folgen der sich seit Beginn des Geschäftsjahres 2022 abschwächenden Corona-Pandemie und zu den Auswirkungen der steigenden Inflation auf die Zinsentwicklung und die Beschaffungskosten in der L-Gruppe beraten. Die Versorgungssicherheit durch die Leipziger Gruppe war im Berichtszeitraum jederzeit gewährleistet.

Im Geschäftsjahr 2022 haben vier planmäßige Sitzungen sowie eine Sondersitzung des Aufsichtsrates stattgefunden. Darüber hinaus fand eine Klausurtagung zu kurzfristigen Handlungsbedarfen (Energiemangement, Angebotsanpassung, personalwirtschaftliche Optionen) sowie zu MobilE und ausgewählten Handlungsfeldern statt.

Ein Beschluss im schriftlichen Beschlussverfahren wurde in 2022 herbeigeführt sowie ein weiteres schriftliches Beschlussverfahren in 2022 gestartet.

Themenschwerpunkte der Beratungen waren:

1. Berichterstattung über die wirtschaftliche Lage der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und der LVB-Gruppe,
2. Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 und Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021,
3. Fortlaufende Berichterstattung zum Risikomanagement,
4. Investitionsmaßnahmen (Fahrzeugbeschaffung, Netzinfrastruktur, Liegenschaften sowie mobile Vertriebsteknik),
5. Weitere Umsetzung strategischer Konzepte: Technologieeinführung Elektrifizierung Bus, Straßenbahnbeschaffung NGTPlus sowie Liegenschaftskonzept LVB 2030,
6. Aktuelle Lage – Ergebnisperspektive und Handlungsspielraum Invest,
7. Umsetzung Unternehmensstrategie MobilE,
8. Wirtschaftsplanung für 2023 sowie mittelfristige Wirtschaftsplanung für 2024 bis 2027 der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und die Planung der LVB-Gruppe für diesen Zeitraum,
9. Aktueller Stand der Neubetrauung (öffentlicher Dienstleistungsauftrag),
10. Wiederbestellung von Herrn Ulf Middelberg als Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung ab dem 1. Mai 2023 bis zum 30. April 2028,
11. Wiederbestellung und Anstellung von Herrn Ronald Juhrs als Geschäftsführer ab dem 1. November 2023 bis zum 31. Oktober 2025,
12. Geschäftsführerangelegenheiten im Zusammenhang mit Zielvereinbarungen,
13. Aktivitäten zum ÖPNV-Rettungsschirm und wirtschaftliche Perspektiven – Finanzierung der Verkehrsleistungen sowie Bund- und Länderfinanzierung,
14. Diskussion von Maßnahmen zur Kostensenkung und Angebotsanpassung
15. Bericht zum Basismodul Modernisierung Hauptachsen inklusive deren Finanzierungsmöglichkeiten,

16. Bericht zum Programm Wachstumsschub „einfach.anders.besser.“
17. Tarifierung im MDV zum 1. August 2023 (Ticketpreise im MDV-Tarif und LVB-Haustarif)
18. 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),
20. #Zukunft.HR.LVB/Arbeitswelten 4.0
 - Personalstrategie ausgerichtet an der Unternehmensstrategie MobiLE
 - Recruiting- und HR-Marketingstrategie
 - Arbeitgeberattraktivität und Beschäftigungsbedingungen sowie Beschäftigungstarifentwicklung und daraus resultierende Risiken sowie weiteres Vorgehen (Planung)

Es besteht ein Präsidal- und Beteiligungsausschuss des Aufsichtsrates, welcher im Geschäftsjahr 2022 zu fünf Beratungen zusammen kam und die ihm zugewiesenen Themen für den Aufsichtsrat vorbereitet hat.

Der Finanz- und Bauausschuss kam zu vier Beratungen zusammen und hat die ihm 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 gemäß § 19 LVB-GesV über die Einhaltung der Regelungen des Teil III LCGK für das Geschäftsjahr 2022 berichtet. Des Weiteren berichtet der Aufsichtsrat, dass für das Geschäftsjahr 2022 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 2022 nicht erfolgt.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 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 hat den Bericht der KPMG über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2022 sowie des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2022 zur Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung erhebt der Aufsichtsrat keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 festzustellen und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 zu genehmigen.

Zudem empfiehlt der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung, die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 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, 4. Mai 2023



Torsten Bonew
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

1 Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, 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 ihrem gesellschaftsrechtlichen Auftrag unter Berücksichtigung verkehrspolitischer, wirtschaftlicher und finanzieller Ziele, ökologischer Aspekte und sozialer Grundsätze getroffen. Die LVB stellen mit ihren Angeboten eine attraktive und umweltschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. **Wir sind DER kommunal integrierte multimodale Mobilitätsdienstleister in Leipzig.**

Als LVB haben wir den Anspruch, ein Verkehrsangebot zu schaffen, mit dem die Menschen in Leipzig ihre Ziele erreichen können. Als kommunales Unternehmen leisten wir zugleich wichtige Beiträge zu den Zielen der Stadt Leipzig und der Leipziger Gruppe und gestalten die Stadt wahrnehmbar mit.

Für die gestiegenen und anspruchsvollen Bedürfnisse der Menschen bieten die LVB **maßgeschneiderte Mobilität mit Straßenbahn, Bus und** dem On-Demand-Verkehr **Flexa** sowie integrierte inter- und multimodale Angebote. Das On-Demand-Angebot „Flexa“ ergänzt dabei den klassischen ÖPNV sinnvoll und bindet Stadtteile an, deren Erschließung mit Straßenbahnen und Bussen im kundenfreundlichen Takt des Kernnetzes bisher wirtschaftlich nicht realisierbar war. Darüber hinaus werden Zusatz- und Ergänzungsverkehre als Erweiterung zum Linienverkehr auf der Grundlage gesonderter Beauftragungen erbracht. Ergänzt wird das Verkehrsangebot durch umfassende Mobilitätsinformationen, auch für andere Anbieter, und die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Zusammenarbeit mit den Leipziger Stadtwerken.

Der öffentliche Auftrag der LVB fußt auf der historisch gewachsenen Verbundenheit der Leipziger Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Straßenbahn: Vor über 150 Jahren, am 18. Mai 1872, nahm die Pferdebahn in Leipzig ihren Betrieb auf. Seitdem rollt die Straßenbahn durch Leipzig. Zum anderen wurde im Jubiläumsjahr durch die Ratsversammlung der Stadt Leipzig am **9. Februar 2022** ein für die Zukunft der LVB **wegweisender 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 **öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA)**, der zum 27. Juli 2022 wirksam wurde, enthält auch Regeln für die zukünftige Finanzierung, 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. Als Teil der Leipziger Gruppe sorgen die LVB, gemeinsam mit den Leipziger Stadtwerken und den Leipziger Wasserwerken dafür, dass täglich für alle Menschen in der Region Wasser, Energie und Mobilität verfügbar sind.

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 wegen der Klimaschutzvorgaben Regionalisierungsmittel und die Förderung des Bundes über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erheblich aufgestockt worden.

Mit dem Bekenntnis des **Freistaates Sachsen** zu den florierenden Oberzentren Leipzig und Dresden geht die Erwartung einher, die Fördermittelausstattung einem steigenden Investitionsbedarf im wachsenden ÖPNV entsprechend weiterzuentwickeln. Absehbar führen die derzeitigen angebots- und preispolitischen Zielsetzungen auch zu Finanzierungsbedarfen für steigende Betriebskosten.

Im Zusammenwirken von **Bund, Freistaat Sachsen und Stadt Leipzig** sowie dem eigenen Effizienzbeitrag der LVB-Gruppe liegt die Chance, den ÖPNV zukunftssicher auszugestalten und seiner Bedeutung als Lösungsbaustein für den Lebensraum und Wirtschaftsstandort Rechnung zu tragen. Zugleich konnte ein Anstieg des kommunalen Finanzierungsbeitrags innerhalb der Leipziger Gruppe unter anderem durch die Preisanpassungen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) sowie Konsolidierungsanstrengungen der LVB in den vergangenen Jahren gebremst werden. Im Geschäftsjahr wurden zudem wie im Vorjahr Schäden infolge der Corona-Pandemie sowie Mindereinnahmen im Geltungszeitraum des „9-EUR-Tickets“ durch den Bund, den Freistaat Sachsen und durch die Gesellschafterin ausgeglichen.

Eine strategische Kooperation auf Projektebene besteht mit den anderen beiden großen Straßenbahnverkehrsunternehmen in Sachsen: Die LVB haben gemeinsam mit den kommunalen Verkehrsbetrieben in Dresden und Chemnitz das Projekt „SUMO“ initiiert. Ziel ist es, bei ähnlich gelagerten Vorhaben gemeinsame Lösungen zu finden, wobei vor allem nachhaltige wirtschaftliche Effekte angestrebt werden.

1.2 Ziele und Strategien

Die wachsende Stadt Leipzig strebt auch ein Wachstum des ÖPNV – vor allem im Verhältnis zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) – an. Mit der Grundsatzentscheidung der Ratsversammlung vom 27. September 2018 zum **Nachhaltigkeits-szenario** 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 verfolgt, 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.

Bereits im Jahr 2021 haben die LVB dementsprechend ihre **Unternehmensstrategie** an die Rahmenbedingungen angepasst. Im Kern ist die im Geschäftsjahr erstmals ganzjährig zum Tragen kommende **Unternehmensstrategie Mobile** darauf ausgerichtet, die **Zukunftsfähigkeit und Krisenresilienz des Unternehmens zu erhöhen**, die gesellschaftliche Entwicklung abzubilden sowie technische und nachfragebezogene Entwicklungen aufzugreifen. Im Mittelpunkt des Handelns stehen insbesondere die künftige Entwicklung der Kundenbedürfnisse sowie die Vorgaben der Stadt Leipzig.

Zur **Erreichung der strategischen Ziele** sollen das hochfrequente Straßenbahn- und Busnetz der LVB 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 Gebiete am Stadtrand sowie in den 1990er-Jahren eingemeindete Ortsteile. Aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig sowie aus der Unternehmensstrategie der LVB 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 den großen sächsischen Straßenbahnunternehmen angestrebt.

Im Zentrum des Handlungsfeldes **Markt** stehen die Kundengewinnung und -bindung, die bedarfsgerechte Marktbearbeitung und die aktive Gestaltung des Mobilitätswandels. Dazu werden die Arbeiten an der Netzkonzeption „**Netz24**“ intensiv fortgesetzt. Ziel ist es, ein an den Bedürfnissen der wachsenden Stadt Leipzig orientiertes Angebot zu schaffen. Ein wichtiger Baustein ist die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes **Flexa**, um Randlagen der Stadt deutlich attraktiver mit dem Zentrum zu verbinden. Der Weg zum autonomen Fahren hat bei den LVB mit dem Projekt **ABSOLUT** begonnen. In Verbindung mit **Flexa** sollen in der Zukunft autonome Angebote das derzeitige ÖPNV-Angebot vor allem in Stadtrandlagen ergänzen.

Elementar ist zudem die weitere Stärkung der Straßenbahn. Damit wird wieder an die historische Entwicklung des gewachsenen, leistungsstarken Netzes in Leipzig angeknüpft und es sind seit Jahrzehnten erstmalig wieder substanzielle Netzerweiterungen angedacht, die gemeinsam mit der Aufgabenträgerin Stadt Leipzig vorangetrieben werden. 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 steht die Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge. 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 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 und der Generierung von Potenzialen aus der Nutzung alternativer Antriebe. Diesem Handlungsfeld zuzuordnen sind auch das Energiemanagement und der Umgang mit Risiken in den für uns als Verkehrsbetrieb relevanten Beschaffungsmärkten.

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

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Auch drei Jahre nach Beginn der **Corona-Pandemie** sind die Auswirkungen des Infektionsgeschehens und der staatlichen Gegensteuerungsmaßnahmen noch immer zu spüren. So bestanden in Deutschland zu Beginn des Geschäftsjahres einerseits noch Beschränkungen und Auflagen, andererseits wurde im gesamten Pandemiezeitraum die wirtschaftliche Entwicklung aufgrund des wellenartigen Verlaufs des Infektionsgeschehens und der damit verbundenen Beschränkungen immer wieder ausgebremst. So waren auch im Geschäftsjahr die mit der Pandemie und ihren Folgen verbundenen Material- und Transportengpässe zu beobachten. Auch die Situation der Weltwirtschaft war im Jahr 2022 stark von diesen Effekten geprägt. Während im Jahresverlauf die meisten Staaten zunehmend die Ge- und Verbote zurücknahmen, bestand in China, einer der größten Volkswirtschaften und wichtigem Exportland, mit der Null-Covid-Strategie bis zum Jahresende ein restriktives Corona-Regime.

Als außenpolitisch und -wirtschaftlich **fundamental wirkender exogener Schock** hat der **Krieg in der Ukraine** seit Ende Februar 2022 die Märkte noch stärker und nachhaltiger getroffen als zuvor die Corona-Pandemie. Aufgrund der wirtschaftlichen Zusammenhänge und Abhängigkeiten waren die indirekten Auswirkungen des Kriegsgeschehens bereits in der ersten Jahreshälfte deutlich spürbar und sorgten für Ungewissheit bei den Marktteilnehmerinnen und Marktteilnehmern. So wurden die wegen der Corona-Maßnahmen bereits angespannten Lieferketten zusätzlich beeinträchtigt und die nochmals kräftig gestiegenen Rohstoff- und Energiepreise belasteten Gewerbe und Konsumenten noch stärker. Im Sommer 2022 befand sich die Weltwirtschaft im Abschwung.

Im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg wurden gegen die Russische Föderation seitens einer Reihe von Industriestaaten stufenweise verschiedene **Sanktionspakete** erlassen. Dies stellt einen drastischen Einschnitt in der bisherigen EU-Außenwirtschaftspolitik dar. Zunächst verringerte sich dadurch der Energieimport aus der Russischen Föderation stark. Der Gasbezug aus Russland über die Ostsee nach Deutschland kam nach der Zerstörung der Nord-Stream-Pipelines im September vollständig zum Erliegen. Insgesamt haben sich global, vor allem aber bezogen auf die sanktionierenden Staaten (zumeist Netto-Energie-Importeure), die **Versorgungsprobleme mit Energie und Rohstoffen massiv verschärft** und zu einem weiteren drastischen Kostenanstieg geführt. Die bereits in vielen Staaten hohe Inflation wurde durch diese Effekte noch stärker.

Auch die **ÖPNV-Branche** blieb von den beschriebenen Entwicklungen nicht unberührt. Während bei dem „Ausklingen“ der Corona-Pandemie die Restriktionen im Jahresverlauf zunehmend zurückgenommen wurden, führen die Nachwirkungen der Pandemie sowie des Kriegsgeschehens in der Ukraine bis heute zu wirtschaftlichen Folgen für die öffentlichen Verkehrsunternehmen. Insgesamt beeinträchtigten Preissteigerungen in den Ressourcenmärkten, angespannte Lieferketten (die Vorleistungen und Infrastruktur betreffend) sowie Personalengpässe die Produktion der ÖPNV-Leistung.

In diesem von Risiken geprägten Geschäftsjahr wurde auf Initiative der Bundesregierung eine die klimaschonende ÖPNV-Nutzung zwar stimulierende, aufgrund ihrer niedrigen Vergütung die Verkehrsunternehmen aber zunächst finanziell belastende Entscheidung getroffen: die Einführung des bundesweit im Nah- und Regionalverkehr gültigen **„9-Euro-Tickets“** jeweils für die Sommermonate Juni, Juli und August. Nachfrageseitig war das Ticket ein enormer Erfolg, was die bundesweite Verkaufszahl von 52 Mio. Tickets belegt. Betriebswirtschaftlich stellte der niedrige Produktpreis für Verkehrsunternehmen zunächst einen erwungenen „Rabatt“ dar, der insgesamt (alle Bundesländer, kumuliert über drei Monate) im Jahr 2022 zu einem Ausgleichsbedarf gegenüber dem Bund von 2,5 Mrd. EUR führte.

2.2 Geschäftsverlauf

Entwicklung wichtiger Schlüsselkennziffern der LVB



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 (Fahrgastzahlen). 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.

2022 konnten die LVB **knapp 135 Mio. Fahrgäste begrüßen** (32 Mio. mehr als 2021). Die **positive Trendumkehr** zeichnete sich im Jahresverlauf zunehmend ab. Im Sommer waren zahlreiche Veranstaltungen in der Innenstadt und die hohe Inanspruchnahme des „9-Euro-Tickets“ die wesentlichen Treiber der Fahrgastzahlen. Insgesamt wurden circa **435.000 „9-Euro-Tickets“ in Leipzig** verkauft. Daran anknüpfend verlief unsere „3 für 2 Aktion“ als sich an diesen Nachfrageimpuls anschließende Kundenbindungsmaßnahme sehr erfolgreich: Ende 2022 zählten die LVB **175.215 Stammkunden**, was einem **Zuwachs von 8,5 %** gegenüber 2021 entsprach. Bei ABO-Kunden betrug das Plus sogar 11,3 %.

Die verkehrlich positive Wirkung des „9-Euro-Tickets“ führte fiskalisch zunächst zu einem „Rabatt“ auf die Verkehrsleistung, sodass für die LVB ausgleichsbedürftige Mindereinnahmen entstanden. Der Ausgleichsmechanismus wurde – wie bei Corona – über den sogenannten ÖPNV-Rettungsschirm realisiert. Die Corona-Pandemie prägte auch mit all ihren Begleiterscheinungen vor allem zu Beginn des Geschäftsjahres die Fahrgastentwicklung, jedoch weniger massiv als in den beiden Vorjahren.

Geprägt war das Geschäftsjahr auch durch exogen bedingte Kostensteigerungen, die negative Auswirkungen auf die LVB hatten. Die **hohe Inflationsrate** stellte die LVB im Bereich der Beschaffung vor enorme Herausforderungen. Für 2022 bedeutete dies: Jede Investition, jedes Projekt, das neu begonnen wurde, musste eingehend geprüft werden. Um die Risiken zu reduzieren sowie die Deckungsbeiträge zu stabilisieren, verständigte man sich aufgrund der Preisentwicklung sowie Liquiditätsauswirkung auf Ebene des LVV-Konzerns darauf, die Strombeschaffungen der Stadtwerke, Verkehrsbetriebe und Wasserwerke zu synchronisieren und zu bündeln. Im Sinne der unternehmerischen Verantwortung wurden wirtschaftliche und finanzielle Rahmenbedingungen analysiert und bewertet. Dabei wurde im Verlauf des Geschäftsjahres ein **Investitionsstopp** als Beitrag zu Verbesserung der Liquiditätssituation der Leipziger Gruppe notwendig.

Trotzdem **investierten die LVB im Jahr 2022 mit 103,9 Mio. EUR** (zuzüglich investitionsnaher Aufwand von 2,5 Mio. EUR) **auf hohem Niveau**.

DER Mobilitätsdienstleister in Leipzig zu sein bedeutet für die LVB, auch **gesellschaftliche und soziale Verantwortung** in der Stadt zu tragen. Mit zwei Konvois fuhr ein Mitarbeiter der LVB im März und April in die Ukraine. Die Konvois transportierten mehr als 50 Tonnen bestellte Hilfsgüter wie Medikamente und Verbandsmaterial und übergaben diese an eine Hilfsorganisation.

Ihre herausgehobene Stellung als Mobilitätsdienstleister verbinden die LVB zudem mit dem Anspruch auch **Großveranstaltungen** erfolgreich organisieren zu können: 47.000 Zuschauer auf dem Augustusplatz, 90.000 im Livestream, 25 Teams aus 19 Ländern und über 100 Helfer der LVB erlebten am 21. Mai 2022 bei der **TRAM-EM** ein Fest der Vielfalt, Spannung, Herzlichkeit und Unterhaltung.

Der Geschäftsverlauf der LVB war weiterhin geprägt von den beschriebenen Rahmenbedingungen des als epochales Krisenjahr zu bezeichnenden Jahres 2022. Dennoch fiel das **Jahresergebnis vor Verlustausgleich mit –3,9 Mio. EUR um 1,6 Mio. EUR besser aus als im Vorjahr.**

2.3 Ertragslage

Die von den LVB erzielten Erträge verbesserten sich gegenüber 2021 erheblich (um 16,1 Mio. EUR), und das obwohl das Geschäftsjahr noch geprägt war von der sich in ihrer Wirkung abschwächenden Corona-Pandemie sowie dem auf die Linieneinnahmen kannibalisierend wirkenden Effekt des „9-Euro-Tickets“. Im Einzelnen stellt sich die ganzjährige Ertragslage wie folgt dar:

Betriebliche Erträge (Gesamtleistung)			in Mio. EUR
	2022	2021	Veränderung
Umsatzerlöse	134,9	134,3	0,6
davon: Verkehrserlöse	106,0	106,0	0,0
davon: Linieneinnahme	81,9	84,9	–3,0
davon: Ausgleichszahlungen	19,4	15,4	4,0
davon: weitere Verkehrserlöse	4,7	5,7	–1,0
davon: weitere Umsatzerlöse	28,9	28,3	0,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	1,9	1,9	0,0
Sonstige betriebliche Erträge	107,1	91,5	15,6
davon: Erträge aus VLFV (Stadt Leipzig/LVV)	66,3	61,4	4,9
davon: Erträge aus übrigen Verkehrsverträgen	1,7	1,6	0,1
davon: sonstige Leistungen ZVNL	1,3	1,4	–0,1
davon: Zuschüsse von Dritten (ÖPNV-Rettungsschirm)	22,7	20,2	2,5
davon: übrige sonstige betriebliche Erträge	15,1	6,9	8,2
	243,9	227,7	16,2

Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Umsatzerlöse nur leicht auf 134,9 Mio. EUR. Dies war maßgeblich – trotz positiver Trendumkehr bei den Fahrgastzahlen – auf die gegenüber 2021 um 3,0 Mio. EUR rückläufige **Linieneinnahme** in Höhe von 81,9 Mio. EUR zurückzuführen, da die Einführung des „9-Euro-Tickets“ deutlich vermindernd auf diese Einnahme-position wirkte („Rabatt“). Der Ausgleichsmechanismus zur Einführung des „9-Euro-Tickets“ wurde über den ÖPNV-Rettungsschirm realisiert (vgl. sonstige betriebliche Erträge/Rettungsschirm).

Die **Ausgleichszahlungen** für rabattierte Transportleistungen für Schülerinnen, Schüler und Schwerbehinderte erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr unter anderem aufgrund der für das Bildungsticket erhöhten Mittelbereitstellung des Freistaates Sachsen gegenüber der Stadt Leipzig und der entsprechend höheren Zahl der Inanspruchnehmenden.

Die **aktivierten Eigenleistungen** (z. B. Softwarelösungen, aktivierungsfähige Aufwendungen, u. a. im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben) erfolgten in gleichem Umfang des Vorjahres.

Corona-Restriktionen sowie das „9-Euro-Ticket“ wurden durch kompensatorische Maßnahmen von Bund und Land ausgeglichen. Darüber hinaus stellte die Stadt Leipzig den LVB die nicht verwendeten Leipzig-Pass-Mobilcard-Mittel (LPMC) als weiteren Schadensausgleich zur Verfügung. Neben den gegenüber dem Vorjahr erhöhten Rettungsschirmeträgen stellten die LPMC 2021, die Anpassung des VLFV sowie die Auflösung von Rückstellungen die Haupteffekte für die Erhöhung der **sonstigen betrieblichen Erträge** um 15,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr dar.

Den betrieblichen Erträgen standen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

Betriebliche Aufwendungen			in Mio. EUR
	2022	2021	Veränderung
Materialaufwand	139,5	131,6	7,9
davon: Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10,6	12,7	-2,1
davon: Aufwendungen für bezogene Leistungen	128,9	118,9	10,0
Personalaufwand	48,4	45,6	2,8
davon: Löhne und Gehälter	38,0	36,6	1,4
davon: Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	10,4	9,0	1,3
Abschreibungen	28,0	28,5	-0,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	29,3	24,7	4,6
	245,2	230,4	14,8

Beim **Materialaufwand** wirkten insbesondere Mehraufwendungen für Subunternehmer, höhere Aufwendungen für bezogene Verkehrsleistungen und höhere Instandhaltung und Wartung aufwandserhöhend. Gegenläufig verhielten sich dagegen unter anderem die geringeren Aufwendungen für Fahrstrom, da die Beschaffung frühzeitig und unter Plan preislich fixiert werden konnte sowie insgesamt ein gegenüber dem Vorjahr deutlich geringerer Materialverbrauch zu beobachten war.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich bei einem leichten Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl vor allem aufgrund tariflicher Faktoren gegenüber dem Vorjahr, lag aber nahezu auf dem geplanten Niveau (48,5 Mio. EUR).

Die **Abschreibungen** korrespondierten mit dem Investitionsgeschehen und bewegten sich in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Die für das Gesamtjahr höheren **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** resultierten insbesondere aus höheren Aufwendungen aus der Inanspruchnahme von anderen Dienstleistern, EDV-Betreuung und -wartung sowie Werbung.

2.4 Finanzlage

Im Geschäftsjahr hat sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag um 24,2 Mio. EUR auf 25,0 Mio. EUR erhöht. Dieser Anstieg resultierte aus einem höheren Bankguthaben infolge bereits erhaltener, aber zum Bilanzstichtag mehrheitlich noch nicht verwendeter Fördermittel.

Der **Cash Flow aus dem laufenden Geschäft** (–64,8 Mio. EUR) liegt auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei wirkte sich im Wesentlichen das infolge der beschriebenen Rahmenbedingungen niedrigere Ergebnis vor Ausgleichsleistungen (für Schäden und den gegenüber Vorjahr gestiegenen Höchstbetrag aus dem VLFV) aus. Kompensierend positiv wirkte sich dagegen im Saldo die Entwicklung der Rückstellungen sowie der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus.

Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** (–101,4 Mio. EUR) spiegelte die um 13,0 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau liegenden Auszahlungen in Zusammenhang mit der anhaltend hohen Investitionstätigkeit wider. Im Berichtsjahr wurden Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in das Sachanlagevermögen von insgesamt 103,2 Mio. EUR getätigt. Dagegen wirkten unter anderem Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen und Dividenden von 1,8 Mio. EUR.

Der **Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit** (190,5 Mio. EUR) war hauptsächlich durch den Mittelzufluss aus Verkehrsverträgen, Fördermitteln und Billigkeitsleistungen von insgesamt 187,0 Mio. EUR geprägt. Zur langfristigen Unternehmensfinanzierung wurden im Geschäftsjahr Gesellschafterdarlehen von 19,0 Mio. EUR aufgenommen. Diesem Kapitalzufluss standen vertraglich vereinbarte Tilgungszahlungen von Gesellschafterdarlehen von insgesamt 14,2 Mio. EUR gegenüber.

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. Zum 31. Dezember 2022 wird eine stichtagsbedingte Forderung gegen die LVV in Höhe von 11,3 Mio. EUR ausgewiesen. Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2022 Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten der LVB aus dem Cash Management gegenüber Tochterunternehmen von 6,5 Mio. EUR beziehungsweise 4,4 Mio. EUR.

Die Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Cash Management sind entsprechend der geänderten Konzernbilanzierungsrichtlinie der Leipziger Gruppe erstmals im Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit statt wie bislang im Finanzmittelfonds berücksichtigt. Zu Zwecken der Vergleichbarkeit wurde das Vorjahr entsprechend angepasst.

Der Anstieg des Mittelzuflusses aus der Finanzierungstätigkeit um 38,1 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den um insgesamt 34,6 Mio. EUR höheren Einzahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm und Verkehrsverträgen sowie den um 27,5 Mio. EUR gestiegenen Einzahlungen aus Fördermitteln. Zudem erfolgten im Geschäftsjahr Einzahlungen der LVV von 5,6 Mio. EUR für den Verlustausgleich für das Jahr 2021 und eine Vorabbezahlung von 2,1 Mio. EUR für das Jahr 2022, während im Vorjahr eine anteilige Rückzahlung des Verlustausgleichs für das Jahr 2020 von 0,4 Mio. EUR zu verzeichnen war. Gegenläufig wirkte der im Saldo um 29,6 Mio. EUR niedrigere Mittelzufluss aus dem konzerninternen Cash Pool.

2.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme betrug zum Stichtag 789,3 Mio. EUR und lag damit 61,2 Mio. EUR über dem Vorjahreswert von 728,1 Mio. EUR.

Vermögenslage		in Mio. EUR	
	31.12.2022	31.12.2021	
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	9,0	8,4	
II. Sachanlagen	712,3	660,7	
III. Finanzanlagen	7,1	7,4	
	728,4	676,5	
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	35,4	50,5	
II. Liquide Mittel	25,0	0,8	
	60,4	51,3	
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	0,5	0,3	
	789,3	728,1	

Die im Jahr 2022 getätigten Investitionen führten – unter Berücksichtigung der Abschreibungen – insgesamt zu einem Zuwachs des **Sachanlagevermögens** um 51,6 Mio. EUR. Das **Finanzanlagevermögen** verblieb auf Vorjahresniveau.

Die Verminderung der Forderungen im **Umlaufvermögen** um 15,1 Mio. EUR resultierte vor allem aus der Abnahme von Forderungen gegen die Stadt Leipzig (stichtagsbedingt die Weiterleitung von Mitteln aus dem ÖPNV-Rettungsschirm betreffend). Das Umlaufvermögen erhöhte sich insgesamt durch den Zuwachs an liquiden Mitteln.

		in Mio. EUR	
	31.12.2022	31.12.2021	
Passiva			
A. Eigenkapital	136,1	136,1	
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	363,9	323,6	
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	5,0	8,3	
2. Sonstige Rückstellungen	43,7	29,6	
	48,7	37,9	
D. Verbindlichkeiten	234,4	224,9	
E. Passive Rechnungsabgrenzung	6,1	5,6	
	789,3	728,1	

Die **wirtschaftliche Eigenkapitalquote** (Eigenkapital zuzüglich 50 % Sonderposten) blieb mit 40,3 % nahezu **konstant** (2021: 40,9 %), da im Geschäftsjahr erneut Fördermittel in großem Umfang vereinnahmt werden konnten und infolgedessen der **Sonderposten für Investitionszuschüsse** wuchs. Der Bestand an mittel- und langfristigen Darlehen bei der Gesellschafterin LVV (netto) hat sich gegenüber 2021 leicht um 4,6 Mio. EUR erhöht, weitere Zuwächse bei den **Verbindlichkeiten** der LVB entstanden innerhalb der LVB-Gruppe aufgrund von Lieferungen/Leistungen und beim Cashpooling. Der Anstieg der sonstigen Rückstellungen ist vor allem auf die im Rahmen der vorläufigen Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms ermittelten Rückzahlungsverpflichtungen für die Bewilligungszeiträume 2022 und 2021 (13,8 Mio. EUR) bzw. im Vorjahr die Bewilligungszeiträume 2021 und 2020 (4,6 Mio. EUR) zurückzuführen.

2.6 Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik

Das Personalressort leistet einen aktiven Wertbeitrag zur Realisierung der unternehmensstrategischen „MobiLE“-Ziele. Nach einer umfassenden Ausgangsanalyse wurden in einem Strategieentwicklungsprozess die personalstrategischen Stoßrichtungen und daraus **sechs strategische Handlungsfelder** abgeleitet. Diese stehen unter dem Dach der Unternehmensstrategie „MobiLE“ für die **Personalstrategie #Zukunft.HR.LVB**. Im Kern geht es um **drei große Stoßrichtungen**:

- Kompetenzen angebots- und trendgerecht gewinnen, binden und entwickeln,
- Arbeitgeberattraktivität erhöhen und
- Mitarbeiterzufriedenheit verbessern.

Der Strategieausrichtung folgt auch die Entwicklung der Organisationsstruktur im Personalmanagement. Die bisherige Struktur des Personalbereiches wurde in der bestehenden Form mit Wirkung ab dem 1. Juni 2022 aufgelöst und in eine neue Struktur schrittweise übergeleitet und die Personale neu zugeordnet. Diese neue Organisationsstruktur setzt auf der **Wertschöpfungskette Personal** auf sowie auf der **Weiterentwicklung des 3-Rollen-HR-Modells** einschließlich der damit verbundenen zunehmenden **Spezialisierung und Digitalisierung von HR-Prozessen** in Verbindung mit Selbstservices für Führungskräfte und Mitarbeiter.

Die Unternehmen der LVB-Gruppe sind mit ihren Leistungen in weiten Teilen auf personalintensiven Geschäftsfeldern tätig. Auch im Geschäftsjahr 2022 wurde unter den anhaltend herausfordernden Bedingungen der Corona-Pandemie deutlich, mit welcher hohen Einsatzbereitschaft die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter agieren. Dabei war der Arbeitsalltag weiterhin durch das mobile Arbeiten und die Einhaltung von erforderlichen Hygienemaßnahmen in allen betrieblichen Bereichen geprägt.

Zum 31. Dezember 2022 beschäftigten die LVB 554 Mitarbeiter sowie 280 Mitarbeiterinnen und zählte damit insgesamt **834 Beschäftigte**. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig und befristet Beschäftigter 839. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 330 eigene Fahrerinnen und Fahrer eingesetzt, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in den Tochtergesellschaften LeoBus und Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, die Verkehrsleistung der LVB erbracht haben. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 260 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 249 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Der Krankenstand betrug für die LVB GmbH 10,3 % und lag damit etwas unter dem Krankenstand der gesamten LVB-Gruppe, der 11,9 % betrug.

Ein Hauptaugenmerk lag weiterhin 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 Rekrutierungsaktivitäten 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 mit der Inbetriebnahme des Fahrsimulators Straßenbahn die Ausbildungskapazitäten und -kompetenzen der Fahrschule verbessert, um für offene Stellen sowie Neubesetzungen infolge von Fluktuation und Rentenabgängen neue Mitarbeiter zu gewinnen und auszubilden. Ein weiteres Instrument zur Gewinnung und Bindung, aber auch zur Erhöhung der Anwesenheitsquoten für die Beschäftigten in der gesamten LVB-Gruppe wurde auf alle Beschäftigten ausgeweitet. Mit der KBV 1125 wurde das Instrument der betrieblichen Krankenzusatzversicherung „PlusCard“ allen Beschäftigten kostenfrei zur Verfügung gestellt und damit eine Reihe von Vorteilen zugänglich gemacht, unter anderem der schnelle Zugang zu fachärztlichen Praxen und Kliniken.

Insgesamt hatten sich für das Ausbildungsjahr 440 Menschen auf 50 Ausbildungsplätze und 4 Einstiegsqualifizierungen in 10 Berufsbildern beworben. Dabei war ein Bewerbungsrückgang im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen, was unter anderem auf den Wegfall von Ausbildungsbörsen und -messen während des Pandemiezeitraumes sowie die rückläufige Bewerberlage aufgrund des sich veränderten Arbeitsmarktes zurückgeführt werden kann. Mit **insgesamt 110 Auszubildenden und 3 Einstiegsqualifizierungen** zum 31. Dezember 2022 stehen die Unternehmen der LVB-Gruppe zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung als kommunaler attraktiver Arbeitgeber.

In den kommenden Jahren soll die Anzahl der Auszubildenden erhöht und stabilisiert werden und dem hohen Stellenwert der Ausbildung in der LVB-Gruppe Rechnung tragen. Ziel ist es, gut ausgebildete Nachwuchskräfte noch stärker an die Unternehmensgruppe zu binden.

Der im Vorjahr in Kraft getretene **Zukunftstarifvertrag** (Z-TV) der L-Gruppe wurde in 2022 in einer gemeinsamen und übergreifenden Diskussion aller Tarifvertragsparteien im vereinbarten Format des Zukunftsmonitors überprüft. Im Rahmen dieses Monitorings wurden keine Veränderungen als notwendig vereinbart. Die acht Schwerpunktthemen bilden weiterhin den richtigen Rahmen, um einen gemeinsamen Weg in eine moderne Arbeitswelt aufzeigen (u. a. die Themen mobiles Arbeiten, Aus- und Weiterbildung, Digitalisierung sowie weitere Aspekte rund um die attraktive Arbeit von morgen).

Im Rahmen der Fortführung des **Tarifvertrages Nahverkehr Sachsen** (TV-N) stiegen die Tabellenentgelte um 1,8 % zum 1. April 2022 und um 1,7 % zum 1. Oktober 2022. Weitere Entgelterhöhungen folgen jeweils zum 1. April und 1. Oktober 2023 sowie zum 1. Januar 2024.

Im Rahmen der tariflichen Vereinbarungen für die LSVB GmbH und die LeoBus GmbH wurden per 1. Oktober 2022 weitere 695 Beschäftigte dieser Gesellschaften in die Regelungen des TV-N Sachsen überführt, sodass nun jeweils die komplette Belegschaft dieser Tochtergesellschaften dem TV-N Sachsen unterliegen und damit **einheitliche Beschäftigungsbedingungen insbesondere im Bereich Fahrservice** geschaffen wurden.

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. Dieses Audit wurde den LVB am 19. September 2022 bei der Veranstaltung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) in Berlin per Urkunde für zwei Jahre erteilt und somit die erfolgreiche Umsetzung der identifizierten Maßnahmen bestätigt.

Aus dem im Jahr 2018 gestarteten und 2021 erfolgreich abgeschlossenen Projekt „**MADAM**“ wurden 2022 zwei Schwerpunktthemen weiter vorangetrieben:

- Die bestehende Konzernbetriebsvereinbarung „**alternierende Telearbeit**“ wurde auf der Basis der Projekt- und Pandemieerkenntnisse neu verhandelt und bildet seit dem 25. Mai 2022 den Rahmen einer Konzernbetriebsvereinbarung **für mobiles Arbeiten** in der LVB-Gruppe.
- Mitarbeiterorientiertes Dienstangebot (MoDa):** Über das Projekt MADAM sind Themen zur Erweiterung und mitarbeiterorientierten Digitalisierung der Dienstbesetzung platziert worden. Diese Themen sollen die Mitarbeiterzufriedenheit der Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst erhöhen. Die Mitarbeiter erhalten die Möglichkeit, ihre Einsatzwünsche zu konkretisieren. Diese Angaben sollen zunächst bei der Dienstvergabe, langfristig bei der Dienstentnahme durch die Beschäftigten selbst, Beachtung finden. Hierbei steht auch im Fokus, dass diese Präferenzen wechseln können und der Beschäftigte individuell seine Priorität für den jeweiligen Einsatztag bestimmen kann. Eine zusätzliche Erweiterung erfolgt über einen Dienstpool. Hier kann der Fahrdienstbeschäftigte die vorhandenen Dienste einsehen und sich die für ihn am besten geeigneten Dienste einfach selbst zuteilen. Dabei soll das System lernen, welche Wünsche der Mitarbeiter hinterlegt, um ihm in der Endstufe genau diese Dienste zur Entnahme vorzuschlagen.

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	
	Plan 2022	Ist 2022	Ist 2021
Netze	53,9	44,3	27,9
Fahrzeuge	35,3	43,3	38,8
Liegenschaften	10,7	11,2	19,7
Marketing	3,5	1,3	1,3
EDV	5,8	3,6	3,1
Sonstiges	0,1	0,1	0,2
	109,3	103,9	91,0

Die LVB haben im Jahr 2022 **Investitionen** im Umfang von 103,9 Mio. EUR (zuzüglich 2,5 Mio. EUR investitionsnaher Aufwand) durchgeführt und damit 12,9 Mio. EUR mehr investiert als 2021. Vor allem seitens des Freistaates Sachsen und des Bundes wurden **Fördermittel** von 63,9 Mio. EUR bereitgestellt. Die Fördermittelquote lag wie im Vorjahr mit 62 % (2021: 61 %) auf hohem Niveau; dank erfolgreicher Akquisitionen konnte die geplante Förderquote sogar um 3 % **übertroffen werden**.

Auch wenn die geplante Investitionshöhe um 5,4 Mio. EUR unterschritten wurde, war 2022 für die LVB hinsichtlich der Investitionen – trotz des Investitionsstopps, d. h. der Reduzierung des Investitionsumfangs auf dringend notwendige Vorhaben innerhalb der Leipziger Gruppe – ein sehr anspruchsvolles Jahr mit zentralen Investitionsschwerpunkten.

Mit einem Volumen von 44,3 Mio. EUR haben die LVB erneut spürbar in die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des **Netzes** investiert. Die Baumaßnahme am Verkehrsknotenpunkt „**Adler**“ konnte ebenso erfolgreich abgeschlossen werden wie die Sanierung der ins südliche Grünau führenden Straßenbahntrasse **Ratzelstraße**. Neben der ebenfalls vorgesehenen Erhöhung des Gleisabstandes wurden etwa in der Herrmann-Meyer-Straße auch die Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut.

Das **Basismodul Modernisierung Hauptachsen (BMH)**, als Teil des Rahmenplanes zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030, stellt den Schlussstein in der seit den 1990er-Jahren umgesetzten Achsaufweitung im Leipziger Straßenbahnnetz dar. Damit wird die Voraussetzung für die Nutzung breiterer Straßenbahnen geschaffen, welche ab 2024 in Leipzig eingesetzt werden sollen. Bei den Projekten im BMH arbeiten die LVB gemeinsam mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig (VTA) intensiv an der Verbesserung und Verkürzung von Planungszeiträumen sowie an der Nutzung von Fördermitteln des Bundes und des Landes zur Finanzierung. Im Jahr 2022 wurde eine **Gremienstruktur** umgesetzt. Diese soll die Zusammenarbeit und Beteiligung der Ämter der Stadt Leipzig sowie der städtischen Unternehmen zur Umsetzung der Maßnahmen des Basismoduls Modernisierung Hauptachsen unterstützen. Ziel ist es dabei, die verwaltungstechnischen Abläufe zur Entscheidungsfindung deutlich zu verkürzen. Die Gremienstruktur ist mittlerweile vollständig umgesetzt und wirksam. Zur Verbesserung der Administration wurde durch die LVB eine digitale Plattform (Sharepoint) eingerichtet.

Ein weiteres wichtiges, vom Bund gefördertes und vom Freistaat Sachsen kofördertes Projekt ist die Grunderneuerung, in deren Rahmen die Infrastruktur des Leipziger Straßenbahnnetzes grundhaft erneuert wird. Im Gleisnetz wurden im Geschäftsjahr insgesamt 10 Kilometer Gleise erneuert, was insbesondere dem Abbau von Langsamfahrstrecken diene. Hierbei ist insbesondere die Straßenbahntrasse Ratzelstraße (Linie 1 bis nach Lausen) zu nennen.

Einen dem Netz gleichrangigen Investitionsschwerpunkt stellten 2022 die **Fahrzeuge** mit 43,3 Mio. EUR dar. Mehrere Meilensteine der weiteren Modernisierung des Fahrzeugsparks konnten erreicht werden: der Neubau des **E-Bus-Ports im Bushof Lindenau** und die Einführung der **Elektrobusse** samt der notwendigen Ladeinfrastruktur. Die Komplettierung der das Stadtbild inzwischen prägenden XL-Straßenbahnen (insgesamt 61 Fahrzeuge) wurde erfolgreich abgeschlossen.

Für die Beschaffung von **25 innovativen Niederflurstraßenbahnen NGT Plus** mit einer Breite von 2,40 Metern wurden der LVB im Geschäftsjahr im Rahmen des Projektes „Sächsische Straßenbahn der Zukunft“ durch den Freistaat Sachsen **Fördermittel aus dem Landesinvestitionsprogramm (LIP)** von 68,0 Mio. EUR beschieden. Der überreichte Förderbescheid war der finanziell höchste Einzelzuwendungsbescheid der ÖPNV-Förderung des Freistaats Sachsen im Jahr 2022. Die Fahrzeugbeschaffung reiht sich zudem in die 2018 vom Stadtrat beschlossene Mobilitätsstrategie zum Ausbau des ÖPNV in Leipzig ein.

Die **Marketinginvestitionen** fielen zwar vom Volumen geringer aus als die Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen, dennoch umfassten sie die für die Strategie „MobiLE“ wichtigen Zukunftsprojekte Flexa und ABSOLUT.

Hierzu gehört die Etablierung von **Flexa** im Rahmen des Projektes Netz24 als Säule flexibler ÖPNV-Bedienformen. Ab Ende 2022 wurde **Flexa** in **Leutzsch** und im **Südwesten** Leipzigs eingeführt, um so aktuell schlecht ausgelastete Buslinien mittelfristig durch ein auf individuelle Bedürfnisse zugeschnittenes Angebot zu ersetzen und damit im wahrsten Sinne näher am Kunden zu sein. Über 100 virtuelle Haltepunkte in Südwest und mehr als 30 virtuelle Haltepunkte in Leutzsch stehen den Fahrgästen der LVB zur Verfügung. Als DER kundenfreundliche Mobilitätsdienstleister in Leipzig haben die LVB begonnen, Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger zu geplanten Haltepunkten sowie ihre Ergänzungswünsche zu sammeln.

Am 28. Februar 2022 hatten das Team des Top-Projektes **ABSOLUT** und der **e-Crafter** ihren ersten öffentlichen Auftritt vor Politik- und Pressevertretern. Bis zum Ende des Geschäftsjahres konnte das Innovationsprojekt in die Testphase mit Fahrgästen gehen. Nach den Ausbauarbeiten am Versuchsfahrzeug, Erteilung der Erprobungsgenehmigung und Entwicklung der Fahrautomatisierung startete Mitte Oktober der exklusive Pilottest mit Mitarbeitenden der ABSOLUT-Partnerunternehmen im Leipziger Norden, wie BMW Group Werk Leipzig und Leipziger Messe. Das Folgeprojekt ABSOLUT II wurde im Geschäftsjahr konzeptionell entwickelt und beim Bund eine Projektskizze zur Förderung eingereicht.

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 2022 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,
- nicht ausreichende ÖPNV-Finanzierung sowie drohende Unterschreitung von Ausgleichszahlungen Bund/Land/Kommune gegenüber Wirtschaftsplan,
- Kündigung, Änderungen und Auslaufen von Finanzierungsverträgen sowie Verträgen mit Aufgabenträgern,
- negative wirtschaftliche Auswirkungen der Corona-Pandemie,
- Nichteinhaltung von Meilensteinen bei der Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen,
- ungeplante oder überdurchschnittliche Preissteigerungen für A-Material/Leistungen, die (mit GuV-Wirkung) in der Mittelfristplanung nicht berücksichtigt sind,
- 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 beziehungsweise des LVV-Konzerns,
- gesetzliche oder politische Anforderungen an den Ausbau alternativer Antriebstechnologien, die zu einer Überforderung der wirtschaftlichen und betrieblichen Leistungsfähigkeit führen,
- Personalkosten und Tarifanpassungen sowie
- geringere Fördermittelzuwendungen infolge von Gesetzesänderungen.

Am Anfang des Geschäftsjahres bestand erneut eine kritische Risikoposition hinsichtlich der negativen **wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie**. Das anhaltende Pandemiegeschehen und dessen Auswirkungen sowie begrenzte Möglichkeiten zur Anpassung des Leistungsangebotes und Kostensenkung stellten die LVB auch im Jahr 2022 vor große Herausforderungen, welche nur durch Unterstützung des Bundes und der Länder sowie eine Verlustübernahme durch die LVV kompensiert werden konnten. Die Risikosituation bemaß sich zunächst unter anderem danach, ob ein **Rettungsschirm zum Ausgleich der pandemiebedingten Schäden** grundsätzlich beziehungsweise in ausreichender Höhe zur Verfügung gestellt wird. Als eine generelle Verfügbarkeit als gegeben anzusehen war, musste auf die spezifischen Anforderungen geachtet werden, beispielsweise eine fristgemäße und regelkonforme Antragstellung. Unsicherheiten bestanden zudem weiterhin bezüglich des **Wiederanstiegs der Nachfrage auf das Niveau vor Eintritt der Corona-Pandemie**, wobei sich die Fahrgastzahlen im Jahresverlauf, insbesondere durch gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen, deutlich erholt haben. Nichtsdestotrotz bestanden im Jahresverlauf hohe betriebliche Herausforderungen, die sich aus einer Kombination aus der Corona-Pandemie und einem angespannten Rekrutierungsumfeld für unser Personal ergaben. Die ausfallbedingten Abwesenheiten im Fahrdienst erreichten teilweise Werte von 14 % bis 17 %. Durch die Fortführung der umsetzbaren Leistungsanpassungen konnte die Leistungserbringung weiter stabilisiert werden, was für die Kunden eine planbare und verlässliche Verkehrsleistung, trotz hoher Abwesenheiten und Rekrutierungsherausforderungen, garantierte.

Infolge des **Ukrainekriegs** und der auch in Deutschland geltenden **Sanktionen gegen die Russische Föderation** hat sich zudem die durch die Corona-Pandemie bereits angespannte **Versorgungssituation bei vielen Produkten und Dienstleistungen** weiter verschärft. Aufgrund der komplexen **Auswirkungen auf globale Wertschöpfungs- und Lieferketten** sahen sich die LVB mit einem hohen Niveau und einer hohen Volatilität der Bezugspreise für Materialien, Elektroenergie, Diesel sowie Dienstleistungen konfrontiert, woraus ebenfalls Mehraufwendungen resultierten. Die Verringerung von weltweiten Transportkapazitäten führte darüber hinaus zu Störungen in den Lieferketten, was teilweise Materialengpässe zur Folge hatte. Auf Basis intensiver Marktbeobachtung und Analyse von Abhängigkeiten in den Lieferketten wurden Maßnahmen zur Eindämmung der Risikosituation ergriffen.

Weitere nennenswerte Risiken, die die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der LVB beeinträchtigen können, resultieren insbesondere aus der **tariflichen Entwicklung von Löhnen und Gehältern**, wodurch sich im Geschäftsjahr 2023 ein Risikosachverhalt abzeichnet, sowie mangelnde Personalkapazitäten und Sicherstellung der Liquiditätsausstattung.

Am 21. September 2022 verständigten sich der Kommunale Arbeitgeberverband Sachsen (KAV) und die Gewerkschaft ver.di über Möglichkeiten, die Beschäftigten im ÖPNV vor dem Hintergrund der stark gestiegenen Inflation zu entlasten. Dabei wurde für die Beschäftigten in Dresden, Chemnitz und Zwickau eine befristete monatliche Zulage von 200 EUR ab 1. Oktober 2022 und Anstieg auf 300 EUR ab 1. April 2023 in einem befristeten landesbezirklichen (Sonder-)Tarifvertrag vereinbart. Für die Beschäftigten in Leipzig und Plauen konnte eine Aufnahme in den Geltungsbereich dieser Tarifvereinbarung aufgrund der in diesen Städten besonders angespannten wirtschaftlichen Situation der Verkehrsunternehmen nicht getroffen werden. Sollte ein späterer Beitritt der LVB in diese Vereinbarung erfolgen, drohen **Mehraufwendungen**, ebenso wenn die Inflationszulage in die Vergütungstabelle ab dem 1. Januar 2024 überführt wird. Hierzu sind Gegenfinanzierungslösungen mit Unterstützung durch die L-Gruppe, die Stadt Leipzig, Land und Bund noch zu finden.

Im derzeit seit 1. Juli 2020 gültigen Tarifvertrag TV-N Sachsen besteht eine Regelung, die zukünftige Vergütungsentwicklungen an den TVöD zu koppeln. In 2023 wird der TVöD neu verhandelt. Insbesondere aufgrund der aktuellen Preisentwicklungen sind überdurchschnittliche Erhöhungen der Vergütungen nicht auszuschließen. Im Rahmen der Betrachtung verschiedener Szenarien resultieren daraus Mehraufwendungen für die LVB-Gruppe. Aufgrund der in den vergangenen Jahren bereits gehobenen internen Effizienzsteigerungen und der erwarteten Leistungsfähigkeit der Leipziger Gruppe bedarf es externer Mittel um dieser Entwicklung zu begegnen.

Als Anschlusslösung an das „9-Euro-Ticket“ ist die Einführung des bundesweit gültigen, personengebundenen **„Deutschlandticket“** im monatlich kündbaren Abonnement zum 1. Mai 2023 geplant. Da das „Deutschlandticket“ zum Preis von 49 EUR pro Monat angeboten werden soll, sind erneut umfangreiche Ausgleichs der Einnahmeausfälle

durch Bund und Länder notwendig. Dennoch bietet das Ticket auch die Chance, Nachfrageimpulse im ÖPNV zu erzielen. Den verkehrlichen Chancen steht aber noch die Unsicherheit bezüglich der Realisierung der Kompensation der Einnahmeausfälle gegenüber.

3.2 Chancenbericht

Im Sinne der Unternehmensstrategie „MobiLE“ zeichnen sich drei Chancenbereiche für die LVB ab:

1. Der **ÖPNV als Schlüssel zur Klima- und Verkehrswende** auf EU-, Bundes- und Landesebene.

Die umweltpolitischen Ziele und Maßnahmen auf allen politischen Ebenen, genannt seien hier beispielsweise Dekarbonisierung der Wirtschaft und des Verkehrswesens, Energieverbrauchsoptimierung sowie kooperative Mobilitätsformen zur Vermeidung verkehrlicher Probleme, verlaufen meist im Gleichklang mit den Zielen öffentlicher Verkehrsunternehmen, also auch denen der LVB.

Hierin besteht eine immense Quantitäts- und Qualitätswachstumschance. Auch der heikelste Part, die Finanzierung dieser großen Aufgabe, nimmt zumindest Gestalt an. Dass der Bund bereit ist, hierfür dauerhaft Mittel in die Hand zu nehmen, hat er bezogen auf die Initiierung von Rettungsschirmen, zum Beispiel beim Ausgleich der fehlenden Einnahmen durch das „9-Euro-Ticket“, gezeigt.

Auch die Stadt Leipzig stellt aus ihrem Haushalt in den Jahren 2023 und 2024 zweimal 15 Mio. EUR für die LVB zur Verfügung. Seitens der Länder besteht die Chance, Teile ihrer Aufgaben durch den Bund kofinanzieren zu lassen. Somit haben sie einen Anreiz, ebenfalls ÖPNV-Vorhaben umzusetzen. Dafür, dass dieses Finanzierungspuzzle für die Deckung des zukünftigen Finanzbedarfs gelingen kann, sind Initiativen zu entwickeln. Konkrete Ansätze werden seitens der LVB zum Beispiel im Rahmen der GVFG-Bund-Land-Ko-Förderung, aber auch im Rahmen der ÖDA-Anpassung bereits umgesetzt.

2. Die **wachsende Stadt Leipzig** als Potenzialmarkt für die LVB als DER Mobilitätsdienstleister.

Ungeachtet der verschiedenen Krisen ist insbesondere in der Stadt Leipzig eine überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen. Im Ergebnis erhöhte sich die Einwohnerzahl der Stadt binnen einer Dekade um rund 100.000 Einwohner. Das Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig prognostiziert weiteres Wachstum. Leipzig hatte zum 31. Dezember 2022 **624.689 Einwohnerinnen und Einwohner**. Der Wanderungssaldo ergab ein Plus von 16.399 Personen. 2022 war das Jahr mit dem größten Wanderungsüberschuss in Leipzig seit Beginn der jüngeren Aufzeichnung. Somit 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.

3. Trend zur **Nachhaltigkeit / nachhaltigen Lebensweise**

Nachhaltigkeit umfasst eine Lebensweise und -philosophie, die darauf ausgerichtet ist, die Bedürfnisse nachfolgender Generationen bei Entscheidungen der Gegenwart mit zu beachten. Diese Lebensweise ist als Trend zu beobachten, wobei die Nutzung des ÖPNV wichtige Elemente zur Erreichung nachhaltiger volkswirtschaftlicher Ziele beinhaltet. Um in diesem Sinne einen bedürfnisgerechten ÖPNV anbieten zu können, sind Erweiterungsinvestitionen erforderlich, die langjährige Vorlaufzeiten sowie eine solide Förderung benötigen.

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.

Die LVB wollen diese Chancen im Sinne ihrer Strategie nutzen. In diesen Zusammenhang wurde im Jahr 2022 beim Bund die Förderung des Modellprojekts „**Pendlermobilität in Leipzig und dem Umland stärken – Mobilität und Verkehrswende aktiv voranbringen (PUMa)**“ beantragt und zwischenzeitlich **positiv beschieden**.

Es werden mit dem Projekt im Leipziger Nordraum insbesondere Angebotsverbesserungen zur Anbindung von Gewerbestandorten sowie die Einführung pendlerbezogener Angebote für Randlagen und Anreizsysteme für eine nachhaltige Mobilitätsnutzung angestrebt. So sind die Neuordnung des Linienverkehrs sowie Maßnahmen zu Kapazitätssteigerung und Taktverdichtung angedacht. Auch das Umland soll durch neue Schnellbuslinien und On-Demand-Angebote von einer verbesserten Anbindung profitieren. Eine verbesserte Bedienung der „letzten Meile“ soll mittels der Einführung eines Bike-Sharing-Angebots erzielt werden.

3.3 Prognosebericht

Nach dem Auslaufen der Corona-Maßnahmen wird von einer Fortsetzung der Erholung bei den Fahrgastzahlen ausgegangen. Die aktuelle Situation im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine und der hohen Inflation (**starke Preissteigerungen bei Personal, Energie, Diesel**) wirkt sich stark auf die Kosten im ÖPNV und damit im Speziellen auf die Finanzsituation der Leipziger Gruppe aus.

Geschäftsentwicklung

		Plan 2022	Ist 2022	Plan 2023
Linienbeförderungsfälle	Mio.	127,6	135,0	142,0
Umsatzerlöse	Mio. EUR	151,3	134,9	160,5
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	121,2	106,0	132,4
Jahresergebnis vor Ergebnisabführung	Mio. EUR	-4,2	-3,9	0,0
Investitionen	Mio. EUR	109,3	103,9	89,6

Die Wirkung der Strompreisbremse wird wahrscheinlich auf die Mehrkosten als auch auf die adressierten Risiken beim Fahrstrom wirken. Dennoch verbleibt ein wesentlicher **Mehraufwand für Energie** gegenüber den Vorjahren. Der Anstieg der Kosten für Fahrstrom und Kraftstoffe stellt den größten Teil des Mehraufwands dar. Insgesamt steigende Verbraucherpreise werden auch zu **Forderungen der Tarifparteien nach höheren Lohnsteigerungen** führen.

Zudem belastet der aktuelle **Mangel an Fachkräften** die Leistungsfähigkeit, zusätzlich wirken weiterhin **erhöhte und stark schwankende Krankenstände** auch als Folge der Pandemie und Erkältungswellen und die sich aufgrund der **aktuellen Arbeitsmarktsituation** verzögernde Rekrutierung von Fahrpersonal. Der Arbeitskräftemangel ist dabei kein LVB-spezifisches Problem, sondern branchenübergreifend beobachtbar.

Für die LVB wird gegenwärtig an **Finanzierungslösungen** sowohl innerhalb der **LVB** als auch in der **L-Gruppe** und mit Unterstützung von **Stadt, Land und Bund** gearbeitet.

Der Bund stellt den Ländern **zusätzliche Regionalisierungsmittel** zur Verfügung. Der Freistaat Sachsen hat den Weg für die Weiterreichung dieser Mittel an die kommunale Ebene als Aufgabenträger freigemacht. Dafür wurde die Verordnung zur Finanzierung des ÖPNV (ÖPNVFinVO) angepasst. Die höhere Zuweisung erhalten unmittelbar die fünf kommunalen Zweckverbände (ZVNL in der Region Leipzig). Die Entscheidung über die letztinstanzliche Verteilung wird in diesem Rahmen getroffen.

Die rechtliche Ausgestaltung der notwendigen umfangreichen Ausgleichs von Einnahmeausfällen der Verkehrsunternehmen durch die politisch gewollte Einführung des „**Deutschlandtickets**“ ab 1. Mai 2023 zu einem Einstandspreis von 49 EUR ist trotz öffentlicher politischer Diskussionen und Pläne aktuell noch nicht absehbar und birgt in der Umsetzung und Wirkung Risiken in 2023.

Aufgrund des **systemischen, dauerhaften Charakters der enormen Betriebskostensteigerungen** (siehe u. a. Risikobericht) ist eine **ÖDA-Niveauanpassung** für das von der Stadt Leipzig gewünschte und definierte Verkehrsangebot erforderlich. Diese soll im Jahr 2023 mittels einer Stadtratsvorlage durch die Aufgabenträgerin auf den Weg gebracht werden.

Im Jahr 2023 bleiben die Themen der Personalgewinnung und -bindung in einem sich weiterhin als **Arbeitsnehmermarkt** entwickelnden Umfeld ein wesentlicher Schwerpunkt. Für die LVB gilt es, in diesem Umfeld unvermindert attraktive Beschäftigungsbedingungen anzubieten. Dies stellt die LVB-Gruppe vor Herausforderungen in Bezug auf die Finanzierung von Personalinvestitionen, was dem Aufsichtsrat im Jahr 2022 transparent dargelegt wurde. Die LVB gehen die derzeitig angespannte Situation proaktiv mit einer Recruiting-Neuausrichtung und einer Task-Force im Jahr 2023 an.

Um diesen Entwicklungen Rechnung zu tragen, wird Anfang 2023 eine **Task-Force Fachkräftegewinnung** ihre Arbeit aufnehmen (v. a. mit Fokus Fahrservice). Mit der Einrichtung der Task-Force 2023 im Personalmanagement sind folgende Chancen verbunden:

- Analyse der Arbeitsmarktsituation Fachkräftemangel ÖPNV bundesweit,
- zeitnah ab Januar 2023 startende intensiviert Recruitingmaßnahmen mit zusätzlicher Unterstützung und Expertise von externen Personaldienstleistern sowie unter Nutzung der Chancen aus der Digitalisierung in Verbindung mit der Neuausrichtung des Recruitingprozesses,
- Verbesserung der sozialen Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende und
- Senkung der Ausfallzeiten durch positiv unterstützende Arbeitgeberangebote im Gesundheitsmanagement und weitere Maßnahmen.

Darüber hinaus wird turnusmäßig für 2023 die nächste **Mitarbeiterbefragung** vorbereitet, um die Entwicklung der Mitarbeiterzufriedenheit und des Gesundheitsindex und damit die Wirksamkeit der zuletzt aus der Befragung abgeleiteten Maßnahmen zu messen und zu bewerten und neue Maßnahmen zu identifizieren.

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 lag zum 31. Dezember 2022 bei 36,4 % und der in den mittleren Managementebenen bei 33,3 %. 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 erreicht sein.

Leipzig, den 28. Februar 2023

Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Katrin Lukas



Ronald Juhrs

Anlage 1 zum Lagebericht

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

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

Kennzahlenübersicht

		2022	2021	2020
Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme	%	17,2	18,7	19,6
Deckung der langfristigen Aktiva durch Eigenkapital	%	18,7	20,1	21,4
Deckung der langfristigen Aktiva durch langfristig verfügbare Mittel	%	94,9	96,0	95,7
Erhaltene zweckgebundene Fördermittel für Investitionen	TEUR	72.632	45.185	62.598
Ausgleichszahlungen der ÖSPV-Aufgabenträger und des ZVNL für Verkehrsleistungen	TEUR	74.737	60.654	60.643
Umsatzerlöse	TEUR	134.948	134.321	133.689
Betriebsergebnis*	TEUR	-1.249	-2.590	311
Beteiligungsergebnis	TEUR	714	831	16
Finanzergebnis	TEUR	-3.306	-3.727	-3.867
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	TEUR	0	0	0
Kostendeckungsgrad gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	%	62,5	61,4	64,4
Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	TEUR	-64.821	-63.367	-42.682
Investitionen	TEUR	103.904	91.762	96.528
Anzahl Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt		839	859	892

* Ergebnis nach Steuern und abzüglich Finanz- und Beteiligungsergebnis

Plan/Ist-Vergleich

in TEUR

	Plan 2022	Ist 2022	Abweichung
Erlöse Linienverkehr § 42 PBefG	97.100	81.869	-15.231
Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr	16.250	16.513	263
Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen gemäß SGB IX	3.520	2.902	-618
Erträge gemäß § 43 und § 46 PBefG	1.940	2.676	736
Sonstige Verkehrserlöse	2.340	2.037	-303
Umsatzerlöse mit Tochtergesellschaften (aus Fahrzeugmanagement und Personalgestellung)	8.171	7.245	-926
Erlöse aus Vermietung, Verpachtung und Nutzung	21.883	21.294	-589
Sonstige Umsatzerlöse	100	413	313
Erlöse aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag und Verkehrsverträgen	69.175	71.132	1.957
Sonstige Erträge	17.101	34.059	16.958
Materialaufwand	138.786	139.528	742
Personalaufwand	48.470	48.397	-73
Abschreibungen	30.480	27.960	-2.520
Zinsaufwand	3.977	3.512	-465
Investitionen	109.324	103.904	-5.420

Anlage 2 zum Lagebericht

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Bericht Entgelttransparenzgesetz 2022¹

Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit nach § 21 Entgelttransparenzgesetz (EntTranspG)

1. Hintergrund und Berichtszeitraum

Dieser Bericht dient der Umsetzung der gesetzlichen Pflicht nach § 21 EntTranspG.

Der Bericht bezieht sich auf den Zeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2021.

2. Statistische Erhebungen

2.1 Im Berichtszeitraum

Berichtszeitraum 2021

	Frauen	Männer	Gesamtzahl	Frauenanteil
Beschäftigte*	287	572	859	33 %
davon Vollzeit	145	441	586	25 %
davon Teilzeit	142	131	273	52 %

Berichtszeitraum 2020

	Frauen	Männer	Gesamtzahl	Frauenanteil
Beschäftigte*	292	600	892	33 %
davon Vollzeit	162	487	649	25 %
davon Teilzeit	130	113	243	53 %

Berichtszeitraum 2019

	Frauen	Männer	Gesamtzahl	Frauenanteil
Beschäftigte*	286	600	886	32 %
davon Vollzeit	207	561	768	27 %
davon Teilzeit	79	39	118	67 %

Berichtszeitraum 2018

	Frauen	Männer	Gesamtzahl	Frauenanteil
Beschäftigte*	273	602	875	31 %
davon Vollzeit	211	577	788	27 %
davon Teilzeit	62	25	87	71 %

¹ Der Entgeltbericht wurde nicht durch den Abschlussprüfer geprüft.

Berichtszeitraum 2017

	Frauen	Männer	Gesamtzahl	Frauenanteil
Beschäftigte*	274	624	898	31 %
davon Vollzeit	213	602	815	26 %
davon Teilzeit	61	22	83	73 %

* gemäß § 267 Abs. 5 HGB

2.2 Veränderungen gegenüber dem Vorbericht**Berichtszeitraum 2016**

	Frauen	Männer	Gesamtzahl	Frauenanteil
Beschäftigte*	268	626	894	30 %
davon Vollzeit	209	600	809	26 %
davon Teilzeit	59	25	84	70 %

* gemäß § 267 Abs. 5 HGB

3. Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung und ihre Wirkung

Ziel der Personalstrategie in der Leipziger Gruppe ist es, die Ausübung der verschiedenen Aufgaben sowie die Besetzung vakanter Positionen mit geeigneten Fach- und Führungskräften unabhängig vom Geschlecht sicherzustellen.

Als sozial verantwortliche kommunale Unternehmensgruppe nutzt die Leipziger Gruppe viele Instrumente und setzt Maßnahmen ein, die schon jetzt für mehr Fairness in unseren Unternehmen sorgen. Diese sind so vielfältig wie das Thema.

Alle personalführenden Unternehmen der Leipziger Gruppe sind tarifgebunden und damit in regelmäßigem Austausch mit den Gewerkschaften wie zum Beispiel ver.di und IG BCE. Gemeinsame Aufgabe der Tarifpartnerinnen ist es, durch die Schaffung entsprechender Rahmenregelungen den sich verändernden Lebens und Arbeitsbedingungen gerecht zu werden und dadurch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Sicherheit für diese Herausforderungen zu geben.

Relevant für die Vergütung ist die Ausübung und Befähigung für eine Aufgabe/Stelle, nicht das Geschlecht. Alle berichtspflichtigen personalführenden Unternehmen der Leipziger Gruppe verfügen über einen Tarifvertrag.

Stellenbewertungsgrundsätze sind in den jeweiligen Tarifverträgen geregelt oder werden entsprechend angewendet (tariflich geregelt).

Die verschiedenen Positionen/Stellen im Unternehmen sind bewertet beziehungsweise eingruppiert. Die Vergütung ist abhängig von der Bewertung der Position und nicht vom Stelleninhaber.

Der Stelle ist eine Entgeltgruppe zugeordnet. Im Vergütungstarifvertrag sind überblicksartig Aufgabeninhalte und Qualifikationsanforderungen für die jeweilige Vergütungsgruppe ersichtlich. Mitarbeiter, die diese Stelle ausfüllen, erhalten diese Zielentgeltgruppe, sofern alle Voraussetzungen erfüllt sind, unabhängig vom Geschlecht. Tätigkeitsbewertungen werden entsprechend tariflicher Vorgaben nach objektiven Maßstäben anhand sachlicher Kriterien geschlechterunabhängig durchgeführt.

Außertarifliche Stellen werden mit einem fixen und einem variablen Anteil vergütet, wobei der variable Anteil abhängig vom Erreichen konkreter Ziele ist. Diese setzen sich zusammen aus gemeinschaftlichen Unternehmenszielen (z. B. finanzielle Ziele), aus individuellen Leistungszielen in puncto Prozesse und Fachziele sowie aus persönlichen Mitarbeiterzielen. Die Zielvereinbarung erfolgt jährlich nach einem festgelegten Prozess. Der Grad der Zielerreichung für die individuellen Leistungsziele und für die gegebenenfalls vereinbarten persönlichen Ziele wird im Rahmen eines Auswertungsgesprächs festgelegt.

In die Zielvereinbarung fließen zahlreiche Ziele mit ein: Unternehmensziele, Entwicklungs-, Sach- oder Team- und Bereichsziele. Die Zahlung richtet sich nach Erreichung der Zielvorgaben, die anhand der jeweiligen Position und übernommenen Verantwortung ausgerichtet werden. Eine Differenzierung nach dem Geschlecht der Stelleninhaber erfolgt nicht.

Um das Selbstverständnis der Leipziger Gruppe zu Chancengleichheit, Vielfalt und Wertschätzung zu bekräftigen, ist ein Schwerpunkt im Zukunftstarifvertrag (Z-TV) das Thema „Beruf/Familie/Lebensphasen“. Damit verbunden ist die Zielstellung, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen) die Möglichkeiten zu geben, neben der Erwerbstätigkeit (vom Ein- bis zum Ausstieg) den persönlichen Belangen [in einem ausgewogenen Verhältnis] nachzugehen. Die familiären- und lebensphasenbedingten Vorstellungen zu berücksichtigen ist auch für die Zufriedenheit sowie Produktivität der Beschäftigten von Relevanz und trägt damit zur Stärkung des Unternehmenserfolgs bei.

Deshalb wurde im Z-TV vereinbart, dass

- der Austausch zu Maßnahmen der Chancengleichheit in der Leipziger Gruppe gestärkt wird,
- die Charta der Vielfalt angewandt wird,
- Angebote zur Kinderbetreuung bei vertraglich gebundenen Einrichtungen gestärkt werden und
- die dauerhafte Möglichkeit zum mobilen Arbeiten als Anspruch formuliert worden ist.

Das Thema Chancengleichheit hat viele Facetten, die täglich mit Leben gefüllt werden. Es gibt keinen Bereich im Unternehmen, der nicht einen Bezug zur Chancengleichheit hat. Überall, wo Menschen zusammenleben und -arbeiten, geht es auch um Vielfalt, Gemeinsamkeiten und Unterschiede. Dabei hat Diversität viele Dimensionen, die wichtigsten sind: Geschlecht und geschlechtliche Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexuelle Orientierung und soziale Herkunft. Dazu kommen noch weitere Dimensionen wie Familienstand, Berufserfahrung sowie Ausbildungshintergrund und etwa die Dauer der Betriebszugehörigkeit. Sie alle sind uns in der Leipziger Gruppe gleichermaßen wichtig. Chancengleichheit heißt für uns: Dass alle unabhängig von ihren Merkmalen als Bereicherung für die Leipziger Gruppe gesehen werden. So dürfen Menschen, die bei der Leipziger Gruppe arbeiten, genauso sein, wie sie sind: die besten Mitarbeiter. Und das trifft auch auf Menschen zu, die die Dienstleistungen und Services der Leipziger Gruppe nutzen: unsere Kunden.

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva		in TEUR	
	31.12.2022	31.12.2021	
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1.617	1.821	
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.703	3.795	
3. Geleistete Anzahlungen	4.687	2.816	
	9.007	8.432	
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 81.425 (Vj.: TEUR 64.174) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 1.000 (Vj.: TEUR 1.080)	108.328	91.156	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	272.370	249.416	
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	228.568	224.743	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	19.355	19.249	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.958	7.121	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	77.742	68.977	
	712.321	660.662	
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.533	6.533	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	333	
3. Beteiligungen	537	537	
	7.070	7.403	
	728.398	676.497	
B. Umlaufvermögen			
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.863	2.728	
2. Forderungen gegen Gesellschafter	13.315	14.377	
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7.987	8.295	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	11.274	25.181	
	35.439	50.581	
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	24.999	767	
	60.438	51.348	
C. Rechnungsabgrenzungsposten	478	300	
	789.314	728.145	

Passiva

in TEUR

	31.12.2022	31.12.2021
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	363.946	323.593
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.018	8.310
2. Sonstige Rückstellungen	43.723	29.560
	48.741	37.870
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.095	14.160
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	194.466	189.710
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.375	5.108
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.682	2.034
5. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: TEUR 420 (Vj.: TEUR 426)	17.793	13.913
	234.411	224.925
E. Rechnungsabgrenzungsposten	6.075	5.616
	789.314	728.145

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

in TEUR

	2022	2021
1. Umsatzerlöse	134.948	134.321
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.929	1.883
3. Sonstige betriebliche Erträge davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 71.132 (Vj.: TEUR 64.402)	107.103	91.532
	243.980	227.736
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.645	12.657
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	128.882	118.949
	139.527	131.606
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	38.039	36.558
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: TEUR 2.649 (Vj.: TEUR 1.506)	10.358	9.027
	48.397	45.585
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	51.627	50.892
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	-23.667	-22.414
	27.960	28.478
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	29.345	24.657
9. Erträge aus Beteiligungen davon von verbundenen Unternehmen: TEUR 859 (Vj.: TEUR 996)	859	996
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon von verbundenen Unternehmen: TEUR 6 (Vj.: TEUR 14)	6	14
11. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	602	727
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon von verbundenen Unternehmen: TEUR 63 (Vj.: TEUR 26)	200	137
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 0 (Vj.: TEUR 183)	747	892
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 3.115 (Vj.: TEUR 2.979)	3.512	3.878
15. Ergebnis vor Steuern	-3.841	-5.486
16. Ergebnis nach Steuern	-3.841	-5.486
17. Sonstige Steuern	103	106
18. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags übernommene Verluste	3.944	5.592
19. Jahresüberschuss	0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2022

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 2022 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 Versorgung- 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 den 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 für eine bestimmte Zeit 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 3,0 % (Vj.: 1,5 %) und Rententrend von 2,5 % (Vj.: 1,5 %). Der Rechnungszins für die Abzinsung 1,78 % (Vj.: 1,87 %) 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 (82 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 (82 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 1,44 % (Vj.: 1,35 %) 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 1,44 % (Vj.: 1,35 %). 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 für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

2.2 Erläuterungen zur Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung des **Anlagevermögens** werden im Anlagenspiegel dargestellt. Im Geschäftsjahr wurden 386 TEUR selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Insgesamt fielen 386 TEUR Entwicklungskosten an.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** von 2.863 TEUR (Vj.: 2.728 TEUR) ergaben sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen mit 1.777 TEUR (Vj.: 1.556 TEUR) aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit 789 TEUR (Vj.: 863 TEUR) aus dem Nebengeschäft. Weiterhin sind hier Ausgleichsansprüche von 278 TEUR (Vj.: 294 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 13.315 TEUR (Vj.: 14.377 TEUR) betreffen

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

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** von 7.987 TEUR (Vj.: 8.295 TEUR) betreffen

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

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** betragen 11.274 TEUR (Vj.: 25.180 TEUR), davon betreffen 3.059 TEUR (Vj.: 6.104 TEUR) Forderungen aus Fördermitteln.

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

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** von 478 TEUR (Vj.: 300 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 1.617 TEUR (Vj.: 1.821 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 Organtträger bilanziert.

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

Sonderposten für Investitionszuschüsse		in TEUR
	2022	2021
Anfangsstand 01.01.	323.593	290.837
Zugänge	64.067	55.914
Abgänge	47	744
Ertragswirksame Auflösung	23.667	22.414
Endstand 31.12.	363.946	323.593

Bei den **Pensionsrückstellungen** von 5.018 TEUR (Vj.: 8.310 TEUR) ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von 431 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 (13.009 TEUR), ungewisse Verbindlichkeiten (16.879 TEUR), Altlasten (4.475 TEUR), Personalansprüche (4.274 TEUR) sowie Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb von drei Monaten nach dem Stichtag (2.813 TEUR). In den Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten sind vor allem die im Rahmen der vorläufigen Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms ermittelten Rückzahlungsverpflichtungen für die Bewilligungszeiträume 2021 und 2022 (13.796 TEUR) enthalten.

In den Personalverpflichtungen sind Verpflichtungen von 4.070 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 3.357 TEUR. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beziffert sich ebenfalls auf 3.357 TEUR. Zusätzlich werden die Ansparverträge für Wertguthaben durch den Arbeitgeber über einen Zuschuss gefördert. Diese Verpflichtung ist separat bilanziert.

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

Verbindlichkeiten	Restlaufzeit			in TEUR
	bis zu einem Jahr	von einem bis zu fünf Jahre	über fünf Jahre	Gesamt
	(31.12.2021)	(31.12.2021)	(31.12.2021)	31.12.2022 (31.12.2021)
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.095 (14.160)	0 (0)	0 (0)	11.095 (14.160)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	14.420 (14.246)	60.766 (56.605)	119.280 (118.859)	194.466 (189.710)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.375 (5.108)	0 (0)	0 (0)	8.375 (5.108)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	2.682 (2.034)	0 (0)	0 (0)	2.682 (2.034)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	17.793 (13.912)	0 (0)	0 (0)	17.793 (13.912)
	54.365 (49.460)	60.766 (56.605)	119.280 (118.859)	234.411 (224.924)

Sämtliche Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von 194.466 TEUR (Vj.: 189.710 TEUR) betreffen mit

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

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** (8.375 TEUR, Vj.: 5.108 TEUR) betreffen mit

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

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, (2.682 TEUR, Vj.: 2.034 TEUR) betreffen, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** (17.793 TEUR, Vj.: 13.912 TEUR) werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus größtenteils noch nicht verwendeten Fördermitteln von 17.185 TEUR (Vj.: 13.345 TEUR) erfasst.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** von 6.075 TEUR (Vj.: 5.616 TEUR) enthält im Wesentlichen das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von 5.392 TEUR und Einnahmen aus dem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft von 271 TEUR, die über die Laufzeit der Transaktionen ertragswirksam aufgelöst werden.

2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** im Geschäftsjahr 2022 betragen 134.948 TEUR (Vj.: 134.321 TEUR) und setzen sich wie folgt zusammen:

	in TEUR	
	2022	2021
Verkehrserlöse	105.997	105.999
davon: Linieneinnahme	81.869	84.899
davon: Ausgleichszahlungen	19.415	15.430
davon: Weitere Verkehrserlöse	4.713	5.670
Leistungen für die Unternehmen der LVB-Gruppe	26.722	27.670
Übrige Umsatzerlöse	2.229	652
	134.948	134.321

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 1.576 TEUR seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit 16.513 TEUR Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr sowie mit 2.902 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 677 TEUR. Die Umsätze wurden ausschließlich im Inland erzielt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 107.103 TEUR (Vj.: 91.532 TEUR) beinhalten im Wesentlichen:

- 66.300 TEUR Erträge aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag,
- 22.737 TEUR Erträge aus Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV,
- 8.021 TEUR Erträge aus Auflösung von Rückstellungen,
- 3.092 TEUR sonstige Verkehrsleistungen,
- 1.740 TEUR periodenfremde Erträge aus Leipzig-Pass Mobilcard 2021,
- 1.176 TEUR Erträge aus Schadenersatzleistungen und Versicherungsleistungen,
- 34 TEUR Erträge aus Abgang von Anlagevermögen und Abgang Sonderposten und
- 490 TEUR übrige periodenfremde Erträge.

Der **Materialaufwand** von 139.527 TEUR (Vj.: 131.606 TEUR) beinhaltet 21 TEUR periodenfremde Aufwendungen.

Der **Personalaufwand** von 48.397 TEUR (Vj.: 45.585 TEUR) beinhaltet 26 TEUR periodenfremde Personalaufwendungen.

Die **Abschreibungen** betragen im Geschäftsjahr 51.627 TEUR (Vj.: 50.892 TEUR), davon 193 TEUR außerplanmäßig. Gegenläufig beträgt die **Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse** 23.667 TEUR (Vj.: 22.414 TEUR), davon 32 TEUR außerplanmäßig. Die außerplanmäßigen Abschreibungen resultieren aus der Überbauung von Bauvorhaben.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 29.345 TEUR (Vj.: 24.657 TEUR) enthalten 43 TEUR Aufwendungen aus Abgang von Anlagevermögen und 1.614 TEUR übrige periodenfremde Aufwendungen.

Im Posten **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** von 200 TEUR (Vj.: 137 TEUR) sind 37 TEUR (Vj.: 33 TEUR) für Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen und periodenfremde Zinserträge von 22 TEUR enthalten.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** von 747 TEUR (Vj.: 892 TEUR) berücksichtigen die von den LVB zur Finanzierung des laufenden Betriebes an den MDV gezahlten Beträge.

Der Posten **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** von 3.512 TEUR (Vj.: 3.878 TEUR) schließt 263 TEUR (Vj.: 667 TEUR) für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

3 Angaben zum Jahresergebnis

Der Jahresverlust von 3.944 TEUR wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages durch die LVV ausgeglichen. Die LVB schließen das Geschäftsjahr 2022 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 2022 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 2022 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von 172.896 TEUR. Im Jahr 2023 ist ein Betrag von 171.250 TEUR fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von 169.691 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 164.525 TEUR, davon 3.541 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo beinhaltet Investitionsverpflichtungen von 140.017 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 2023 beträgt circa 760 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, 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 15.842 TEUR (Vj.: 17.487 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 2022 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 35.241 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,
- Frau Katrin Lukas,
Geschäftsführerin Personal und Fahrservice, Arbeitsdirektorin,
- Herr Ronald Juhrs,
Geschäftsführer Technik und Betrieb, Betriebsleiter.

Im Geschäftsjahr 2022 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	180	8	15	203	0	A	18
Ronald Juhrs	220	7	29	256	0	A+B	37
Ulf Middelberg ²	0 ²	0	0	0	0		
				459			

¹ A – beitragsorientierte Leistungszusage, B – Zusatzversorgung

² Bezüge vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 von LVV

Für die Managementleistungen 2022 erfolgte eine Weiterberechnung von der LVV an die LVB in Höhe von 220 TEUR.

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betrugen 370 TEUR. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind 5.018 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	Referent/wissenschaftlicher Mitarbeiter Sächsischer Landtag
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	1.000,00
Thomas Dienberg	1.000,00	1.500,00
William Grosser	1.000,00	2.000,00
Christian Kriegel*	1.000,00	1.750,00
Konrad Riedel	1.000,00	2.000,00
Franziska Riekewald	1.000,00	1.250,00
Michael Schmidt	1.000,00	2.000,00
Michael Weickert	1.000,00	1.500,00
Kristina Weyh	1.000,00	1.500,00
Christopher Zenker	1.000,00	1.500,00
	10.000,00	16.000,00

in EUR

Arbeitnehmersvertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Gerd Doepelheuer Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	1.250,00
Renate Backmann	1.000,00	1.500,00
Jens Herrmann-Kambach	1.000,00	1.500,00
Bernd Hoffmann	1.000,00	1.500,00
Matthias Irmischer*	1.000,00	2.000,00
Uwe Kölle	1.000,00	1.750,00
André Luck	1.000,00	2.000,00
Philip Ludwig	1.000,00	1.250,00
Doreen Wagner	1.000,00	1.625,00
Holger Zeder	1.000,00	1.500,00
	10.000,00	15.875,00

* inkl. Nachzahlung aus 2021 in 2022

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)

	2022	2021
Mitarbeiter Kerngeschäft	590	614
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	330	361
Mitarbeiter Service und Management	249	245
	839	859

4.6 Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2022 (§ 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	66
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ¹	LSB	LVB	100,00	271	39
LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig ¹	LTB	LVB	100,00	828	77
Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig ¹	LSVB	LVB	100,00	354	337
LeoBus GmbH, Leipzig ¹	LeoBus	LVB	100,00	1.966	83
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig ²	IFTEC	LVB Siemens ³	50,00	8.671	1.273
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	LVB Stadtwerke ⁴	10,00	53	3

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, Frankfurt am Main ²	MiV	LVB andere	5,00	52	2
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main ²	MiH	LVB andere	2,52	6.661	-858
beka GmbH, Köln ²	beka	LVB andere	0,47	1.143	57

¹ Siemens Mobility GmbH, München

² Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021

5 Nachtragsbericht

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

Leipzig, den 28. Februar 2023

Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Katrin Lukas



Ronald Juhrs

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2022
	01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2.833	386	0	140	3.359
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	18.444	634	0	281	19.359
3. Geleistete Anzahlungen	2.816	2.397	0	-526	4.687
	24.093	3.417	0	-105	27.405
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	141.404	5.755	0	15.581	162.740
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	606.770	17.297	69	25.480	649.478
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	519.533	11.483	9.863	11.523	532.676
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	48.010	1.010	231	1.292	50.081
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	27.901	1.025	104	1.381	30.203
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	68.977	63.917	0	-55.152	77.742
	1.412.595	100.487	10.267	105	1.502.920
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.533	0	0	0	6.533
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	333	0	333	0	0
3. Beteiligungen	537	0	0	0	537
	7.403	0	333	0	7.070
	1.444.091	103.904	10.600	0	1.537.395

in TEUR

Abschreibungen					Buchwerte	
01.01.2022	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021
1.012	730	0	0	1.742	1.617	1.821
14.649	2.007	0	0	16.656	2.703	3.795
0	0	0	0	0	4.687	2.816
15.661	2.737	0	0	18.398	9.007	8.432
50.248	4.164	0	0	54.412	108.328	91.156
357.354	19.784	30	0	377.108	272.370	249.416
294.790	19.181	9.863	0	304.108	228.568	224.743
28.761	2.196	231	0	30.726	19.355	19.249
20.780	3.565	100	0	24.245	5.958	7.121
0	0	0	0	0	77.742	68.977
751.933	48.890	10.224	0	790.599	712.321	660.662
0	0	0	0	0	6.533	6.533
0	0	0	0	0	0	333
0	0	0	0	0	537	537
0	0	0	0	0	7.070	7.403
767.594	51.627	10.224	0	808.997	728.398	676.497

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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 sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards 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 folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt „4 Erklärung zur Unternehmensführung“ des Lageberichts enthalten ist, und
- die im Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

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.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.



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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Leipzig, den 16. März 2023

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Antje Strom
17.03.2023

Strom
Wirtschaftsprüfer



Jacqueline Lorenz
17.03.2023

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