

# Jahresabschluss 2017

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH



**Leipziger**  
Verkehrsbetriebe

## 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

		2017	2016	2015
Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme	%	24,2	24,2	25,4
Deckung der langfristigen Aktiva durch Eigenkapital	%	25,1	25,3	26,3
Deckung der langfristigen Aktiva durch langfristig verfügbare Mittel	%	77,0	74,6	75,8
Erhaltene zweckgebundene Fördermittel für Investitionen	TEUR	35.088	25.721	38.020
Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger	TEUR	49.340	49.389	48.750
Umsatzerlöse	TEUR	135.009	130.973	107.213
Betriebsergebnis*	TEUR	2.993	3.070	2.456
Beteiligungsergebnis	TEUR	1.193	1.003	2.541
Finanzergebnis	TEUR	-4.033	-3.973	-4.748
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	TEUR	0	0	0
Kostendeckungsgrad gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	%	73,7	73,5	72,4
Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	TEUR	-24.499	-21.499	-22.959
Investitionen	TEUR	48.802	63.234	56.818
Anzahl Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt		898	894	872

\* Ergebnis nach Steuern abzüglich Finanz- und Beteiligungsergebnis

### Plan/Ist-Vergleich

in TEUR

	Plan 2017	Ist 2017	Abweichung
Erlöse Linienverkehr § 42 PBefG	95.651	94.299	-1.352
Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr	8.700	8.637	-63
Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach § 148 Abs. 3 SGB IX	3.570	3.249	-321
Erträge gemäß § 43 und § 46 PBefG	560	482	-78
Sonstige Verkehrserlöse	3.995	3.170	-825
Umsatzerlöse mit Tochtergesellschaften (ohne Vermietung)	13.917	14.942	1.025
Erlöse aus Vermietung, Verpachtung und Nutzung	10.088	10.095	7
Sonstige Umsatzerlöse	255	135	-120
Erlöse aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag und Verkehrsverträgen	49.682	49.340	-342
Sonstige Erträge	2.543	7.207	4.664
Materialaufwand	97.501	102.712	5.211
Personalaufwand	41.447	42.243	796
Abschreibungen	25.152	24.379	-773
Zinsaufwand	5.077	4.224	-853
Investitionen	74.714	48.802	-25.912

# Inhaltsverzeichnis

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2017	Seite	2
Lagebericht	Seite	5
Bilanz	Seite	26
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite	28
Anhang	Seite	29
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite	42
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	Seite	44

# Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2017

der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2017 durch eine regelmäßige und umfassende Berichterstattung durch die Geschäftsführung über die Lage und die Geschäftsentwicklung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und deren Tochtergesellschaften informiert. Darüber hinaus hat sich der Vorsitzende des Aufsichtsrates auch außerhalb von Sitzungen von der Geschäftsführung zu Einzelsachverhalten berichten lassen.

Der Aufsichtsrat hat seine Überwachungs- und Beratungspflichten gegenüber der Geschäftsführung entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und dem Gesellschaftsvertrag uneingeschränkt wahrgenommen. In diesem Zusammenhang hat er sich von der Geschäftsführung zu wesentlichen Geschäftsvorfällen berichten lassen, Berichte abgefordert und einschlägige Beschlüsse gefasst.

Im Aufsichtsrat hat es eine personelle Veränderung auf Seiten der Anteilseignervertreter gegeben. Frau Peggy Lieb-scher hat ihr Mandat im Aufsichtsrat zum 30.09.2017 niedergelegt. Mit Wirkung zum 01.11.2017 wurde Herr Axel Dyck zum Aufsichtsratsmitglied bestellt.

Im Geschäftsjahr 2017 haben vier ordentliche Sitzungen sowie eine außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats stattgefunden. Weiterhin wurde eine Klausurtagung abgehalten, in der sich der Aufsichtsrat umfassend mit den Mobilitätsbedürfnissen in der wachsenden Stadt und dabei insbesondere mit dem Nahverkehrsmarkt, Elektromobilität, Liegen-schaften sowie der personalstrategischen Ausrichtung der LVB beschäftigt hat.

Themenschwerpunkte waren dabei vor allem:

1. Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016
2. Festlegung der Prüfungsschwerpunkte für den Jahresabschluss zum 31.12.2017
3. Wirtschaftsplanung für 2018 sowie mittelfristige Wirtschaftsplanung für 2019 ff. der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und die Gruppenplanung für diesen Zeitraum
4. Berichterstattung über die wirtschaftliche Lage 2017 der LVB-Gruppe
5. Fortlaufende Berichterstattung zum Risikomanagement
6. Geschäftsführerangelegenheiten der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH sowie deren Tochtergesellschaften
7. Gesellschafterangelegenheiten LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH sowie Abschluss von Er-gebnisabführungsverträgen zwischen der LVB und den Tochtergesellschaften LeoBus GmbH, Leipziger Servicebe-triebe (LSB) GmbH und LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH
8. Abschlussbericht zum Projekt Um- und Neubau des Betriebshofes Dölitz
9. Investitionsmaßnahmen: Fahrzeugbeschaffung, Fahrausweisautomaten, Vorbereitung der gemeinsamen Baumaß-nahmen mit der Stadt Leipzig ab 2018
10. Digitalisierungsprojekte (u. a.: Einführung des mobilen Endgerätes für den Fahrservice)
11. Langfristplanung der Leipziger Gruppe „Daseinsvorsorge 2030“
12. Weitere Impulse für das Kerngeschäft der LVB (ÖPNV-Mobilitätsszenarien für Leipzig, Weiterentwicklung der Mo-bilitätsplattform Leipzig mobil, Elektrifizierung Bus, Fortschreibung des Liegenschaftskonzeptes 2030, personal-strategische Ausrichtung der LVB-Gruppe)
13. Bundesweite Vernetzungsinitiative des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen „mobility inside“
14. Finanzierung der Verkehrsleistung sowie Bund- und Länderfinanzierung
15. Anpassung des MDV-Tarifes und des Haustarifes zum 1. August 2017, Kampagnen zur Fahrgastgewinnung.
16. Anpassung der Geschäftsordnung der Geschäftsführung inklusive Geschäftsverteilung
17. Festlegung der Frauenquote für den Aufsichtsrat und die Geschäftsführung

Der Aufsichtsrat hat sich im Rahmen einer Klausur des LVV-Konzerns zum Thema „Daseinsvorsorge 2030“ mit der langfristigen Planung der LVB-Gruppe und ihre Wirkung auf die langfristige LVV-Konzernwirtschaftsplanung befasst. Über dessen Ergebnisse wurde im Rahmen einer ordentlichen Aufsichtsratssitzung berichtet.

Darüber hinaus besteht ein Präsidial- und Beteiligungsausschuss, welcher im Geschäftsjahr 2017 zu sechs Sitzungen zusammenkam. Des Weiteren besteht ein Finanz- und Bauausschuss, welcher im Geschäftsjahr 2017 zu vier Sitzungen zusammenkam. Außerdem ist ein zeitweiliger Ausschuss „Elektrifizierung Bus“ gebildet worden, welcher im Geschäftsjahr 2017 zu seiner ersten Sitzung zusammenkam.

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 den Empfehlungen des Präsidiums des Deutschen Städtetages entwickelt. Die Stadt Leipzig hat mit Ratsbeschluss RBV-1843/13 vom 11. Dezember 2013 den „Leipziger Corporate Governance Kodex“ (LCGK) beschlossen.

Den sich aus dem Gesellschafterbeschluss ergebenden Verpflichtungen zur Umsetzung einzelner Regelungen des LCGK vom 17. Februar 2014 wurde im Rahmen des Jahresabschlusses vollständig entsprochen.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 sind von der zum Abschlussprüfer bestellten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Leipzig geprüft worden. Die Jahresabschlussprüfung erstreckte sich auch auf die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach § 53 HGrG.

Im Ergebnis der Prüfung wurde der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung vorgelegten Jahresabschluss und Lagebericht geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht zu erheben. Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates teilgenommen und dem Aufsichtsrat über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und Nachfragen beantwortet.

Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht der Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Leipzig über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2017 sowie des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2017 zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 festzustellen und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 zu genehmigen.

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

Leipzig, 23. Mai 2018



Torsten Bonew  
Vorsitzender des Aufsichtsrates



# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

## 1 Grundlagen des Unternehmens

### 1.1 Geschäftsmodell

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

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

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

Die **Finanzierung** der LVB als öffentliches Nahverkehrsunternehmen stützt sich auf unterschiedliche Finanzierungsquellen. Die Linieneinnahme sowie die Ausgleichszahlungen gemäß Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (VLFV) gehören zu den zentralen Einnahmequellen. Daneben stehen die Finanzierungs- und Förderinstrumente des Landes, der Kommune und der Aufgabenträger zur Verfügung. Mit dem Bekenntnis des Freistaates Sachsen zu den florierenden Oberzentren Leipzig und Dresden geht die Erwartung einher, die Fördermittelsituation einem steigenden Investitionsbedarf im wachsenden ÖPNV entsprechend weiterzuentwickeln. Im Zusammenwirken von Freistaat und Stadt Leipzig sowie dem eigenen Effizienzbeitrag der LVB-Gruppe liegt die Chance, den ÖPNV zukunftsicher auszugestalten und seiner Bedeutung als Lösungsbaustein für den Lebensraum und Wirtschaftsstandort Rechnung zu tragen.

Zugleich konnte der kommunale Finanzierungsbeitrag innerhalb der Leipziger Gruppe durch die LVB in den vergangenen Jahren auf einem stabilen Niveau gehalten werden. Für jeden Fahrgast müssen somit die Aufgabenträger einen immer kleiner werdenden Beitrag aufwenden. Der mit der LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig (LVV), und der Stadt Leipzig geschlossene VLFV umfasst für das Bediengebiet der Stadt Leipzig ein Volumen von Mio. EUR 45,0. Darüber hinaus erhielten die LVB Mio. EUR 2,0 Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen aus der Investitionsoffensive. Unter Nutzung der genannten Finanzierungsquellen konnte eine Auskömmlichkeit für das Geschäftsjahr sichergestellt werden.

## 1.2 Ziele und Strategien

Die LVB folgen ihrer Wachstumsstrategie „**Fokus 25 – Moderne Mobilität für Leipzig**“ (**Fokus 25**). Auf dem in den vergangenen Jahren grundlegend neu aufgebauten Fundament von Gruppensteuerung und prozessorientierter Organisation läuft jetzt die Marktphase der Strategie. Im Fokus stehen Mobilitätsdienstleistungen und – soweit sie einen positiven Beitrag zum Gesamtergebnis der Unternehmensgruppe beitragen – auch mobilitätsnahe externe Produkte und Dienstleistungen. Das ambitionierte Ziel der aktiven Marktphase von Fokus 25 ist es, die Fahrgastzahlen weiter zu steigern und damit die Effizienz des Verkehrssystems stetig zu erhöhen. Der Leipziger ÖPNV-Anteil soll auf 25 % gesteigert werden. Zur Erreichung dieses ehrgeizigen Ziels forcieren die LVB nun verstärkt die Erhöhung der wahrnehmbaren Qualität des ÖPNV in Leipzig und bringen dazu vermehrt moderne Fahrzeuge auf Schiene und Straße. Die neu eingesetzte Vertriebstechnik erleichtert zudem den Zugang zum ÖPNV spürbar.

Den **Wandel der Mobilitätsbedürfnisse** der Menschen zu begleiten und ihnen adäquate Angebote zu unterbreiten, ist und bleibt Anspruch der LVB. Dies folgt der zielstrebigen Wachstumsstrategie und geht einher mit den Zielen der Stadt Leipzig zur Weiterentwicklung der urbanen Mobilität einer wachsenden Stadt. Mit dem „Zukunftsbild Leipzig 2030“ zeichnet die Kommunalpolitik eine Vision, in der die Stadt durch einen attraktiven Nahverkehr mit hochmodernen Straßenbahnen und einer überwiegend elektromobilen Busflotte besticht. Auf Basis des beschlossenen Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum (STEP) und unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung wurden im Geschäftsjahr Mobilitätsszenarien entwickelt, die unterschiedliche, aber jeweils in sich konsistente Zukunftsbilder beschreiben. Dabei werden die verschiedenen Perspektiven, wie zum Beispiel Mobilitäts-, Angebots- und Preisentwicklung sowie finanzielle und ökologische Aspekte, zusammengeführt. Beschrieben wird eine autoarme Innenstadt mit einer Priorisierung von ÖPNV und umweltschonenden Individualverkehrslösungen. 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.

Die zunehmende Konzentration auf den urbanen Lebensraum insbesondere in den Oberzentren Leipzig und Dresden stellt den Freistaat Sachsen vor neue Herausforderungen und kennzeichnet einen Ausnahmetatbestand in der jüngeren Geschichte der beiden Städte. Die zu diesem Zweck durch den Freistaat ins Leben gerufene Strategiekommision ÖPNV, welche sich aus der Perspektive der Stadt Leipzig vor allem mit der Frage hinsichtlich der Finanzierbarkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur für das Wachstum der Stadt beschäftigte, hat im Dezember 2017 ihren Abschlussbericht zur **zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV im Freistaat** vorgelegt. In diesem wurden die Fördermittelbedarfe der Oberzentren vollständig abgebildet. Die darin aufgezeigten Handlungsbedarfe im ÖPNV in Leipzig decken sich dabei mit dem LVB-Baustein „Wachstumsszenario Mobilität“ der Langfriststrategie „Daseinsvorsorge 2030“ der Leipziger Gruppe.

Mit der Etablierung der Mobilitätsplattform „**Leipzig mobil**“ und der gleichnamigen intermodalen Smartphone-App gestalten die LVB bereits heute den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse mit. Die sich abzeichnenden Trends und technischen Innovationen werden nicht nur die Nachfrage nach Mobilitätsprodukten weiter verändern, vielmehr treten neue Akteure im Mobilitätsmarkt auf und die Wettbewerbssituation verschärft sich jenseits der „klassischen“, regulierten Bereiche. In diesem Sinne gilt es, auch auf Verbandsebene, die Regulierung weiterzuentwickeln und parallel die eigene Marktposition zu verbessern. Dies bedeutet auch, „Spielregeln“ für die Kooperation mit potenziellen Partnern, die zugleich Wettbewerber sein können, zu definieren. Die Plattform ist dafür ein zentrales Instrument.

Zugleich beflügeln die neuen Entwicklungen die Unternehmensgruppe als Organisation. Mobilität weiterzudenken, neue Produkte und ergänzende Dienstleistungen zu konzipieren und diese auszuprobieren, auch im Denken und Handeln agil zu sein, stellen zukünftig wesentliche Bestandteile einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung dar. Mit Leipzig mobil verknüpfen die LVB ein Wegemanagement mit einem Bezahlssystem und tragen so zur weiteren Digitalisierung der Kundenbeziehungen bei. Damit wird dem Trend zu einer individuelleren Fortbewegung Rechnung getragen und ein Angebot für alle Wege – ob per Bus, Bahn, Fahrrad oder Leihauto – aus einer Hand sichergestellt. Darüber hinaus ermöglicht diese neue Interaktivität den LVB, ihr Produktportfolio noch stärker auf die Kundenbedürfnisse auszurichten. Die Plattform „Leipzig mobil“ eröffnet den LVB weitere Wachstumspotenziale, generiert wertvolle Erfahrungen auf dem Gebiet der Digitalisierung sowie der Vernetzung von Verkehrsträgern und stärkt die Position als zentraler Ansprechpartner für Mobilität, das heißt als der Mobilitätsdienstleister in und um Leipzig. Das



neu entwickelte Produkt „**Leipzig mobil Business**“ mit dem innovativen Produktbestandteil betrieblicher Fortbewegung wird seit September 2017 gemeinsam mit einem Pilotkunden getestet. Das Angebot ermöglicht es den Mitarbeitern des Kunden, ihre Arbeitswege durch Nutzung dieses Car-Sharing-Modells zurückzulegen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat die **Vernetzungsinitiative „Mobility inside“** ins Leben gerufen. Ziel ist es, eine deutschlandweite integrierte Mobilitätsplattform zu schaffen. Sie soll sowohl ÖPNV-Leistungen als auch Leistungen anderer Verkehrsträger zugänglich machen. Es wurde ein Initiatorenkreis aus zehn Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden gegründet, der die Konzepte für die Umsetzung entwickeln und diskutieren soll. Die LVB haben sich mit Leipzig mobil als einer der Vorreiter im Bereich multimodale Lösungen positioniert und eingebracht, sodass sie in dieser Initiative als einer der wesentlichen Initiatoren auftreten.

Die LVB stehen für **umweltfreundliche und klimabewusste Mobilität**. Die Straßenbahn als Rückgrat der Elektromobilität in Leipzig punktet mit ihrem niedrigen Energieverbrauch. Ein Fahrgast der LVB ist schon heute unterwegs, als gäbe es ein Dieselfahrzeug mit einem Verbrauch von nur 1,5 Litern auf 100 Kilometer. Trotz dieses beeindruckenden Wertes arbeiten die LVB an einer weiteren Absenkung des Energieverbrauchs. Entsprechend den Unternehmenszielen wird im Rahmen eines zertifizierten Energiemanagements aktiv beobachtet und gesteuert. Darüber hinaus sind die LVB seit dem 1. Januar 2018 mit 100 % Ökostrom unterwegs. Damit werden das Straßennetz, die Infrastruktur und die Liegenschaften ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt. Ein Zertifikat für die Stromlieferung bestätigt, dass die Energieerzeugung unter modernen Umweltstandards erfolgt, die vertragliche Lieferkette nicht unterbrochen wird und der emissionsfrei hergestellte Strom ausschließlich den LVB zuzurechnen ist. Damit verbessern die LVB die Kohlendioxidbilanz der Stadt, der Unternehmensgruppe und die ihrer Fahrgäste.

Neben der wachsenden Stadt gewinnt die **zunehmende Digitalisierung** mehr und mehr an Bedeutung. Die LVB tragen dieser Entwicklung mit ihrer strategischen Ausrichtung Rechnung. Sie ist mittelfristig besonders in den Bereichen Kundenservice, Vertriebstechnik und Verkehrsmanagement verankert, da sich das Mobilitätsverhalten der Fahrgäste teilweise schon heute sehr stark verändert und die LVB sich auf diesen Wandel einstellen. Aber auch Investitionen zur Organisation des Betriebes erhalten im Zuge der Digitalisierung immer stärkere Bedeutung, sodass hier zukünftig weitere Produktivitätsvorteile entstehen können.

## 2 Wirtschaftsbericht

### 2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die **gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen** haben sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Die deutsche Wirtschaft befindet sich aufgrund einer regen Industriekonjunktur in einem kräftigen Aufschwung. Die positive Entwicklung zeigte sich während des Jahres 2017 ebenfalls für die Region Leipzig, indem sich die Geschäftslage laut IHK-Geschäftsklima-Index auf hohem Niveau entwickelte.

Die Unternehmen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale), befördern jährlich rund 225 Mio. Fahrgäste. Die LVB selbst konnten die Zahl der Fahrgäste im abgelaufenen Geschäftsjahr um 5,3 % auf 156 Mio. steigern. Damit erfreute sich der **ÖPNV in der Region Leipzig/Halle** weiterhin großer Beliebtheit. Die Stadt Leipzig arbeitet gemeinsam mit dem MDV, dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), Leipzig, und den Verkehrsunternehmen verstärkt an Verkehrskonzepten, die dem steigenden Bedarf gerecht werden sollen.

Die wirtschaftliche und finanzielle Situation der kommunalen Haushalte sowie der Kommunalwirtschaft bleibt, trotz positiver Konjunktur in der Bundesrepublik und in der Region Leipzig, insgesamt angespannt. Die Verschuldung der Stadt Leipzig kann nur schrittweise abgebaut werden. Die nach wie vor begrenzten Fördermittel für den ÖPNV sowie der unverändert hohe Investitionsbedarf im Geschäftsjahr und in den Folgejahren stellen die LVB weiterhin vor große Herausforderungen.

Planungssicherheit ist hinsichtlich der Beauftragung der Verkehrsleistung gegeben. Mit Beschluss des Leipziger Stadtrats vom 28. Oktober 2009 erhielten die LVB eine **Betrauung zur Erbringung von Verkehrsleistungen** auf dem Gebiet der Stadt Leipzig.

Nachdem der Stadt Leipzig im Rahmen einer Zweckvereinbarung die Aufgabenträgerschaft für gebietsüberschreitende Busverkehrsleistungen übertragen worden ist, wurden die LVB mit Gesellschafterweisung vom 16. Dezember 2013 ergänzend zur bisherigen Betrauung mit Verkehrsleistungen in der Stadt Leipzig zusätzlich mit der Erbringung von Verkehrsleistungen für gebietsüberschreitende Busverkehre zwischen der Stadt Leipzig und den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen betraut. Für die Erbringung dieser Verkehre erhalten die LVB jeweils jährlich einen Finanzierungsbetrag direkt von der Stadt Leipzig.

## 2.2 Geschäftsverlauf

Neben der stetigen Weiterentwicklung der Tarifprodukte war das Geschäftsjahr insbesondere durch die **Verbesserung der Qualität und des Komforts im ÖPNV** geprägt. Mit der Inbetriebnahme der ersten neuen Straßenbahnfahrzeuge des Typs „XL“ wird dies nun auch direkt für den Kunden erlebbar. Damit ist ein wichtiger Meilenstein für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit des ÖPNV in Leipzig gelungen. Darüber hinaus trägt die fortlaufende Erneuerung von Streckenabschnitten zu einer erhöhten Akzeptanz des ÖPNV bei. Nicht zuletzt konnten durch den Einsatz modernerer Vertriebstechnik die Zugangsbarrieren weiter gesenkt werden. Damit setzten die LVB den eingeschlagenen Weg mit deutlich mehr Dynamik fort.

Mit ihrer Wachstumsstrategie fokussieren die LVB insbesondere Stammkunden. Durch gezielte Tarifmaßnahmen und die Weiterentwicklung der Abo-Produkte für die Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen können zunehmend mehr Kunden dauerhaft für das ÖPNV-Angebot gewonnen werden. Ziel ist es, eine weitere Änderung der Fortbewegungsgewohnheiten zu fördern und mehr Wege zum ÖPNV zu verlagern. Dies gibt den LVB eine solide Basis für die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes und unterstützt die Stadt Leipzig bei der Erreichung ihrer verkehrs- und klimapolitischen Ziele. Als Ergebnis dieser Bemühungen konnte im Mai 2017 bereits der **100.000ste Stammkunde begrüßt** werden. Etwa 78.000 Kunden nutzen ein klassisches Abo-Produkt, wie das ABO Premium und die Abo-Produkte für Senioren. Gegenüber dem Vorjahr verzeichnen die LVB vor allem beim ABO Light und beim ABO Premium ein kräftiges Wachstum (um rund 18 % bzw. 14 %). Ein besonders starkes Wachstum ist auch bei den Firmenverträgen zu verzeichnen. Innerhalb eines Jahres stieg der Abschluss in diesem Bereich um knapp 19 %. Damit liegt das Wachstum weit über dem Bevölkerungszuwachs und dem bundesdeutschen Trend.

Zum 1. August 2017 haben die Unternehmen im MDV – und damit auch die LVB – ihre **Tarife angepasst**. Der durchschnittliche Anstieg um rund 3,5 % für die Tarifzone Leipzig kompensiert steigende Kosten unter anderem durch die Umsetzung tarifvertraglicher Verpflichtungen, den Anstieg regulatorischer Energiekosten sowie die höheren Abschreibungen aus der Investitionsoffensive. Mit der Tarifierpassung können der Leistungsumfang und die Qualität des Mobilitätsangebots wirtschaftlich abgesichert werden, da die derzeitige Kostenentwicklung durch weitere Produktivitätssteigerungen lediglich gedämpft, aber nicht vollständig gedeckt werden kann. In den letzten Jahren lag der Schwerpunkt der Tarifierpassung darin, die Bereitschaft von Gelegenheitsnutzern zum Wechsel in ein Vertragsverhältnis verstärkt zu fördern, indem bei Abo-Produkten unterdurchschnittliche Preisanpassungen vorgenommen worden sind. Mit der Preisgestaltung der Abonnements zum Tarifjahr 2017/18 kann der Einzelfahrausweis zu unveränderten Konditionen angeboten werden. Damit bleibt er im deutschlandweiten Vergleich auf einem angemessenen Niveau und ist weiterhin attraktiv für die gelegentliche Nutzung des ÖPNV.

Mit der Neuordnung der Sammelanschlüsse im Spät- und Wochenendfrühverkehr am Hauptbahnhof sowie zum Beispiel der verbesserten Erreichbarkeit des Herzzentrums durch die Verlängerung der dort verkehrenden Buslinie haben die LVB im Rahmen ihrer **Angebotsinitiative** einen weiteren Baustein zur Attraktivitätssteigerung des Angebotes und zur Steigerung der Fahrgastzahlen umgesetzt. Seit Ende 2016 verkehren die teilnehmenden Linien in zwei zeitlich versetzten Bündeln. Im Geschäftsjahr wurden Anregungen von Kunden aufgegriffen und das Angebot punktuell modifiziert.

Mit einer Angebotserweiterung wurde zudem ein wichtiger Schritt für die engere **ÖPNV-Anbindung des Nordraums** unternommen. Dazu wurde zu allererst eine Taktverdichtung für eine Buslinie realisiert. Derzeit wird zudem eine geänderte Linienführung vorbereitet und damit die bessere Erreichbarkeit der ansässigen Unternehmen erreicht.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Herausforderungen zur Besetzung von Zusatzdiensten im Fahrservice weiter erhöht. Durch den **Anstieg der Anzahl von Großveranstaltungen**, insbesondere Fußballspielen, und durch die kurzen Zeitabstände zwischen den Ereignissen, lagen die Leistungsspitzen oftmals im kritischen Bereich. Vor allem der Einsatz von Kombifahrern, das heißt von Mitarbeitern, die eine Qualifikation zum Fahren von Bus und Straßenbahn besitzen, und flexiblen Fahrern hat an Bedeutung zugenommen. Durch die fortlaufende Evaluation sämtlicher Betriebsabläufe im Zusammenhang mit der Abwicklung von Großveranstaltungen werden unter anderem auch für die Kapazitätsplanung wesentliche Erkenntnisse gewonnen und die Erhöhung der Flexibilität weiter forciert.

Im Fahrdienst bewegt sich die Qualität der Leistungserbringung und der Arbeitsprozesse weiterhin auf hohem Niveau. Unterstützend wirkt hierbei auch die zunehmende Digitalisierung von Betriebsabläufen. Unter Einbindung der Fahrdienstmitarbeiter konnte in diesem Zusammenhang im Geschäftsjahr ein zentrales Projekt erfolgreich abgeschlossen werden. Den Fahrern ist es nun möglich, über ein **mobiles Endgerät im Fahrservice** digital und standortunabhängig auf sämtliche fahrdienstrelevante Informationen zuzugreifen. Auch für den Kundenkontakt bedeutet dies eine wesentliche Erleichterung bei der Fahrgastinformation. Unter den Fahrern sind die Offenheit und die Wertschätzung für diese Technologie hoch und der Umgang mit den Tablets wird als Arbeitserleichterung wahrgenommen. Darüber hinaus leistet das neue Arbeitsmittel einen merklichen Beitrag zur Entlastung der Umwelt, denn auf Papier und Druck kann zukünftig weitestgehend verzichtet werden.

Mit der Inbetriebnahme der ersten beiden sogenannten **kleinen Mobilitätsstationen** konnten die LVB ihre Marktposition als erster Ansprechpartner für Mobilität in Leipzig festigen und den Umweltverbund weiter stärken. Wie gewohnt ist auch diese Variante in der unmittelbaren Nähe zum öffentlichen Personennahverkehr zu finden und bietet zusätzlich die Möglichkeit, Fahrräder und Autos auszuleihen. Im Gegensatz zu den bereits bestehenden 26 Stationen mit Display erfolgt hier die Auswahl der benötigten Verkehrsmittel über die branchenweit anerkannte App „Leipzig mobil“ auf dem Smartphone.

Insbesondere aufgrund der Mobilitätsplattform „Leipzig mobil“ belegte Leipzig hinsichtlich **innovativer Angebote und Lösungen im ÖPNV** den ersten Platz bei insgesamt 25 untersuchten deutschen Städten. Im Rahmen der Studie „Digital mobil in Deutschlands Städten“ des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt e. V. und der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers AG wurden vor allem die Kunden-App „Leipzig mobil“ und die Vernetzung mit weiteren Verkehrsanbietern positiv hervorgehoben. Außerdem erhielten die LVB für ihre Mobilitätsplattform eine Auszeichnung mit dem Umweltlabel „Blauer Engel“ und gehören nach Einschätzung des Verkehrsclubs Deutschland e. V. zu den „Best Practice“-Beispielen der Multimodalität. Weitere Erhebungen, wie zum Beispiel der ADAC Monitor 2017 „Mobil in der Stadt“, ermitteln einen Zufriedenheitsindex für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer. Im Ergebnis ist die Zufriedenheit mit der Fortbewegung zu Fuß und mit dem ÖPNV in den 15 größten Städten Deutschlands am höchsten. Die größte Unzufriedenheit herrscht beim PKW-Verkehr, wobei diese unter den Städten in Leipzig am geringsten ist, sich bei dem rasanten Wachstum der Stadt zukünftig aber noch weiter verschlechtern könnte. Damit stellt der ÖPNV die zentrale Lösung für die Mobilität der Zukunft dar.

Bereits zum fünften Mal konnten die LVB den ersten Platz im größten bundesdeutschen Service-Ranking erringen und wurden erneut zum **„Service-Champion“** gekürt. Auch in diesem Jahr wurde im Gesamtranking aus Kundensicht die Silbermedaille erreicht. Im Branchenvergleich belegten die LVB Platz 1 der untersuchten Betriebe im öffentlichen Personennahverkehr. Im Mittelpunkt der Befragung standen die Kundenzufriedenheit durch Hilfsbereitschaft, Beratungsqualität und serviceorientierte Atmosphäre.

Ungeachtet dessen bestehen für die Handlungsfelder Sicherheit und Sauberkeit sowie Fahrgastinformation weitere Potenziale zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit. Diese werden intensiv bearbeitet und es wurden erste Maßnahmen entwickelt. Zudem wurde die seit 2010 bestehende **Kooperation zwischen Polizei und LVB** fortgeschrieben. Dabei arbeiten die Partner gemeinsam an dem Ziel, ein erhöhtes Maß an Sicherheit zu bieten und den notwendigen Service im öffentlichen Verkehrsraum, insbesondere bei der Nutzung von Bus und Bahn, zu gewährleisten. Diese zählen zu den sichersten Verkehrsmitteln der Stadt, werden aber dennoch von einigen Fahrgästen noch nicht als solche wahrgenommen.

### 2.3 Ertragslage

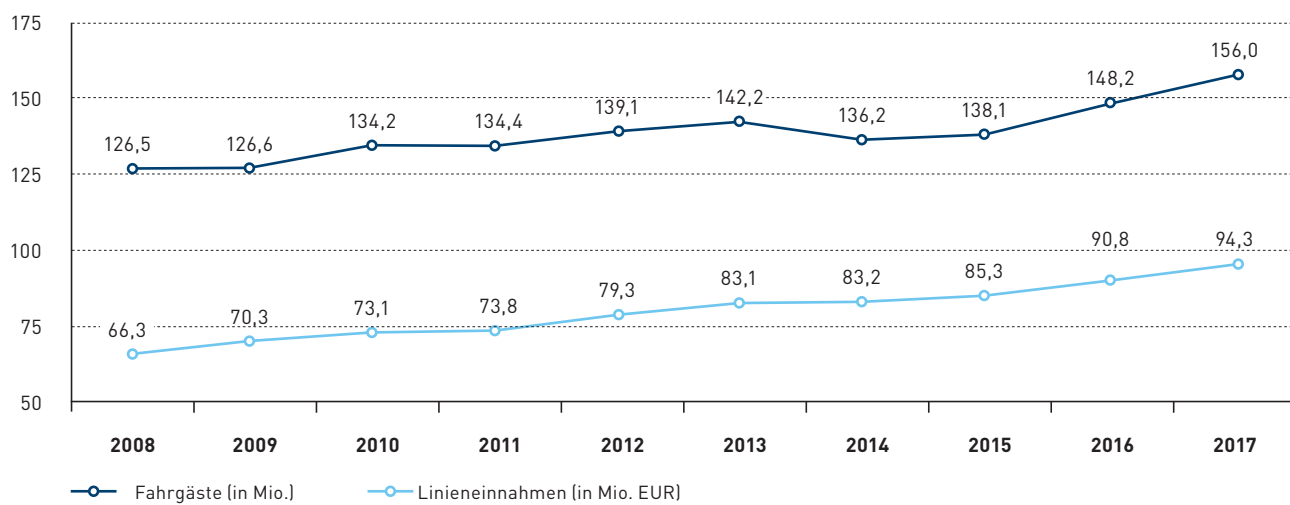
Die Ertragslage des abgelaufenen Geschäftsjahres ist durch den erneut hohen Fahrgastzuwachs und die ergebnisseitige Wirkung der Investitionstätigkeit auf einem hohen Niveau gekennzeichnet. Dabei trugen insbesondere die **erreichten Produktivitätssteigerungen** aus der Umsetzung der Unternehmensstrategie „Fokus 25 – Moderne Mobilität für Leipzig“ zur Erreichung eines ausgeglichenen Ergebnisses bei.

Im Einzelnen stellt sich die Ertragslage wie folgt dar:

Betriebliche Erträge	in Mio. EUR		
	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	135,0	131,0	4,0
darunter Verkehrserlöse	109,8	105,7	4,1
davon: Linieneinnahme	94,3	90,8	3,5
davon: Ausgleichszahlungen	11,9	11,6	0,3
davon: weitere Verkehrserlöse	3,6	3,3	0,3
darunter weitere Umsatzerlöse	25,2	25,3	-0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	0,1	0,2	-0,1
Zahlungen aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag für das Bediengebiet der Stadt Leipzig	45,0	45,0	0,0
Zahlungen aus Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen	2,0	2,0	0,0
Zahlungen aus übrigen Verkehrsverträgen	2,3	2,4	-0,1
Übrige sonstige betriebliche Erträge	7,3	9,4	-2,1
	<b>191,7</b>	<b>190,0</b>	<b>1,7</b>

Die Steigerung der **Verkehrserlöse** auf Mio. EUR 109,8 im Jahr 2017 und damit um 3,9 % gegenüber dem Vorjahr ist maßgeblich der positiven Fahrgastentwicklung, aber auch vielfältigen Angebots- und Tarifmaßnahmen zu verdanken. Die **Linieneinnahme** als wesentlicher Teil der Verkehrserlöse betrug im Jahr 2017 Mio. EUR 94,3 und lag damit **Mio. EUR 3,5 über dem Vorjahr**. Die positive Entwicklung der letzten Jahre setzt sich damit grundsätzlich fort. Zum einen konnten die wirtschaftlich notwendigen, im Jahr 2017 wirkenden Tarifanpassungen aus den Jahren 2016 und 2017 vollständig durchgesetzt werden, zum anderen trug das über den Erwartungen liegende Wachstum des Fahrgastaufkommens zur steigenden Linieneinnahme bei. Gleichzeitig zeigt sich ein gegenüber dem Fahrgastwachstum abgeschwächter Verlauf in der Linieneinnahme für das Gesamtjahr 2017. Neben den Effekten aus einer leicht geringeren Quote der Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund wirken auch strukturelle Veränderungen im Nutzerverhalten. Diese betreffen insbesondere die Entwicklung in den stark rabattierten Tarifprodukten, welche vermehrt nachgefragt werden und eine deutliche Nutzungssteigerung gegenüber dem regulären Abo aufweisen. Zudem werden zum Beispiel Abo-Produkte aufgrund der Angebotsverbesserungen im Samstags- und Abendverkehr intensiver genutzt, was sich positiv auf das Preis-Leistungs-Verhältnis und damit letztlich auf die Preisakzeptanz auswirkt.

## Entwicklung der Fahrgäste und Linieneinnahme



Im Geschäftsjahr 2017 konnten die LVB 156,0 Mio. Fahrgäste von ihren Angeboten überzeugen und damit **7,8 Mio. Fahrgäste mehr als im Vorjahr** befördern. Insbesondere die Zahl der Stammkunden konnte durch verbesserte Angebote sowie innovative Tarifprodukte und unterstützt durch Marketingmaßnahmen um 6,1 % gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Die Anzahl der insgesamt beförderten Fahrgäste wuchs um 5,3 %. Die Wachstumsrate der Fahrgäste war somit deutlich höher als die Wachstumsrate der Leipziger Bevölkerung, die zuletzt 2017 gegenüber 2016 bei 1,9 % lag. Zu diesem Erfolg trugen an den Kundenbedürfnissen ausgerichtete Angebote (zum Beispiel die Etablierung des Zehn-Minuten-Takts an Samstagen und das Angebot an Sonderlinien zu zahlreichen Großveranstaltungen und den Spielen der 1. Bundesliga im Fußball) wie auch die vermehrte Nutzungshäufigkeit von Zeitkarten bei. Letzteres zeigte sich vor allem im wachsenden Segment der Schüler- sowie Leipzig-Pass-Mobilcard-Nutzer, welche vermehrt durch geflüchtete Menschen genutzt wird. Dies geht einher mit einem Zuwachs bei den Anspruchsberechtigten für den Leipzig Pass, die über einen Migrationshintergrund verfügen. Damit resultieren rund 2,8 Mio. zusätzliche Fahrgäste aus dem städtischen Bevölkerungswachstum und ein weiterer Zuwachs um etwa 5,0 Mio. Fahrgäste aus eigenen Anstrengungen.

Bei den **sonstigen betrieblichen Erträgen** ist gegenüber dem Vorjahr eine Verringerung um Mio. EUR 2,2 zu verzeichnen. Diese resultieren im Wesentlichen aus einmaligen Sachverhalten im Vorjahr, in dem der Verkauf einer nicht betriebsnotwendigen Liegenschaft, der Erhalt zusätzlicher Mittel des ZVNL zur Durchführung von kundenwirksamen Maßnahmen und für Vorhaben zur Lärmprävention sowie die Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegenüber einem Lieferanten wirkten.

Den betrieblichen Erträgen stehen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

<b>Betriebliche Aufwendungen</b>		in Mio. EUR		
	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Veränderung</b>	
Materialaufwand	102,7	102,0	0,7	
davon: Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9,7	9,6	0,1	
davon: Aufwendungen für bezogene Leistungen	93,0	92,4	0,6	
Personalaufwand	42,2	40,9	1,3	
davon: Löhne und Gehälter	34,5	33,6	0,9	
davon: Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	7,7	7,3	0,4	
Abschreibungen	24,4	23,9	0,5	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	19,3	20,0	0,7	
	<b>188,6</b>	<b>186,8</b>	<b>1,8</b>	

Die Erhöhung des **Materialaufwands** resultiert aus der notwendigen Steigerung der Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen. Darüber hinaus sind, bedingt durch einen Preisanstieg für den Bezug von Fahrstrom, höhere Aufwendungen angefallen. Gegenläufig wirken gegenüber Vorjahr niedrigere Aufwendungen für die Instandhaltung von Gebäuden.

Die gegenüber dem Vorjahr höheren **Personalaufwendungen** resultieren aus der tarifvertraglich vereinbarten Erhöhung der Vergütung der Mitarbeiter und dem gestiegenen Personalbedarf.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** verringerten sich im Wesentlichen aufgrund von Geschäftsvorfällen, die einmalig im Vorjahr wirkten. Diese umfassten das Ausbuchen von Forderungen sowie anteilige Ansprüche Dritter an erhaltenen Schadenersatzzahlungen. Gegenläufig wirkt eine höhere Weiterberechnung von der LVV.

Die **Abschreibungen** stiegen im Geschäftsjahresvergleich aufgrund der hohen Investitionstätigkeit der letzten Jahre an. Der Anstieg konnte aufgrund der hohen Förderquote gedämpft werden.

Das **Finanzergebnis** für das Geschäftsjahr 2017 stellt sich insbesondere aufgrund von höheren Erträgen aus Anteilen an der IFTEC gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert dar.

Infolge anhaltend hoher Konsolidierungsbemühungen konnten die in den Vorjahren gebildeten Rücklagen unangetastet bleiben, da ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt wurde. Das Jahresergebnis von EUR 364,54 wird gemäß dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag an die Gesellschafterin abgeführt.

## 2.4 Finanzlage

Zur langfristigen Unternehmensfinanzierung wurden im Geschäftsjahr Gesellschafterdarlehen von Mio. EUR 19,5 aufgenommen. Die kurzfristige Liquiditätssicherung erfolgte über das konzerninterne Cash-Management-System mit der LVV. Den LVB wurde im Rahmen des Cash Managements eine reguläre Kreditlinie von Mio. EUR 36,0 eingeräumt, welche zum Bilanzstichtag nicht in Anspruch genommen worden ist. Aus Cash Pooling bestanden per 31. Dezember 2017 eine Forderung gegen die Gesellschafterin von Mio. EUR 9,3 und Verbindlichkeiten gegenüber Tochter- beziehungsweise Enkelunternehmen von Mio. EUR 5,3.

Im Geschäftsjahr hat sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag um Mio. EUR 15,2 erhöht.

Der Cash Flow aus dem laufenden Geschäft (Mio. EUR –24,5) hat sich im Wesentlichen durch einen höheren Mittelabfluss infolge des Abbaus von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Zuge der Überarbeitung der internen Leistungsbeziehungen und der geänderten Anzahlungssystematik mit Tochterunternehmen gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 3,0 vermindert.

Der Kapitalabfluss aus der Investitionstätigkeit liegt insbesondere aufgrund terminlicher Verschiebungen in den Investitionsprojekten um Mio. EUR 11,0 unter Vorjahresniveau. Die Vorjahresperiode enthielt zudem Einzahlungen aus dem Abgang nicht betriebsnotwendigen Vermögens von Mio. EUR 1,7. Im Berichtsjahr wurden Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in das Sachanlagevermögen von insgesamt Mio. EUR 48,3 getätigt. Dagegen wirkten unter anderem Einzahlungen aus erhaltenen Zinsen und Dividenden von Mio. EUR 1,9.

Dem Mittelzufluss zur langfristigen Unternehmensfinanzierung aus den oben genannten Gesellschafterdarlehen standen vertraglich vereinbarte Tilgungen von Mio. EUR 16,7 und Zinszahlungen von Mio. EUR 3,6 gegenüber. Bei den Nettoeinzahlungen aus Investitions- und Aufwandszuschüssen (Mio. EUR 37,2) ist im Vergleich zum Vorjahr ein deutlicher Anstieg um insgesamt Mio. EUR 10,6 zu verzeichnen. Im Saldo liegt der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auf Vorjahresniveau.

## 2.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Geschäftsjahr um Mio. EUR 2,1.

Vermögenslage	in Mio. EUR	
	31.12.2017	31.12.2016
<b>Aktiva</b>		
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	5,9	5,4
II. Sachanlagen	527,6	523,5
III. Finanzanlagen	8,6	9,2
	<b>542,1</b>	<b>538,1</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte	0,0	0,1
II. Forderungen	21,3	23,2
III. Liquide Mittel	0,2	0,3
	<b>21,5</b>	<b>23,6</b>
<b>C. Aktive Rechnungsabgrenzung</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>
	<b>563,9</b>	<b>561,8</b>

Die im Jahr 2017 getätigten Investitionen in die Infrastruktur, die Vertriebstechik und die Liegenschaften sowie die geleistete Anzahlung für die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen führten zu einer Erhöhung des Sachanlagevermögens, unter Berücksichtigung der planmäßigen Abschreibungen, um Mio. EUR 4,1.

Das **Finanzanlagevermögen** hat sich maßgeblich infolge der regulären Tilgung von Gesellschafterdarlehen an ein Tochterunternehmen um Mio. EUR 0,6 verringert. Gegenläufig wirkt der Erwerb von zuvor von Tochtergesellschaften gehaltenen Anteilen an den LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetrieben GmbH, Leipzig (LAB).

Die Verringerung des **Umlaufvermögens** um Mio. EUR 2,1 resultiert im Wesentlichen aus geringeren Forderungen aus Fördermitteln und aus Steuern. Gegenläufig wirken insbesondere höhere Forderungen aus der Teilnahme am Cash Pooling. Diese bestehen gegen die Gesellschafterin.

Vermögenslage	in Mio. EUR	
	31.12.17	31.12.16
<b>Passiva</b>		
<b>A. Eigenkapital</b>	<b>136,1</b>	<b>136,1</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	<b>221,2</b>	<b>213,1</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
I. Rückstellungen für Pensionen	6,9	6,5
II. Steuerrückstellungen	0,0	0,1
III. Sonstige Rückstellungen	21,1	21,0
	<b>28,0</b>	<b>27,6</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Kurzfristige Verbindlichkeiten	53,3	62,5
2. Mittel- und langfristige Verbindlichkeiten	120,0	117,6
	<b>173,3</b>	<b>180,1</b>
<b>E. Passive Rechnungsabgrenzung</b>	<b>5,3</b>	<b>4,9</b>
	<b>563,9</b>	<b>561,8</b>

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

## 2.6 Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik

Die Unternehmen der LVB-Gruppe sind in weiten Teilen auf personalintensiven Geschäftsfeldern tätig. Das Berichtsjahr war durch eine Überarbeitung der personalstrategischen Ausrichtung der Unternehmensgruppe, eine weitere Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen, eine Neuregelung der Mitbestimmung sowie insgesamt eine Stärkung der Arbeitgeberattraktivität gekennzeichnet.

Im Zuge dessen wurde im Geschäftsjahr die **personalstrategische Ausrichtung** der LVB-Gruppe als integraler Bestandteil der strategischen Gesamtausrichtung der Unternehmensgruppe neu formuliert. Sie ist in die Personalstrategie der Leipziger Gruppe eingebunden und unterstützt gleichzeitig das Unternehmensleitbild der LVB als der Mobilitätsdienstleister. Sie eröffnet den Beschäftigten positive Perspektiven, gestaltet zukunftssichere Arbeitsplätze und soll die Attraktivität der LVB als Arbeitgeber maßgeblich erhöhen. Wirtschaftliches Handeln ist jedoch gleichermaßen integraler Bestandteil ihrer Ausrichtung und steht nicht im Widerspruch zu einem wertschätzenden und vertrauensvollen Umgang mit den Sozialpartnern.

Mit der Definition von 16 Themenbereichen wurden die wesentlichen Handlungsfelder der personalstrategischen Ausrichtung identifiziert. Unter ihnen finden sich Schwerpunkte wie die Personalgewinnung, die Qualifizierung, das betriebliche Gesundheitsmanagement und Fragen der Digitalisierung. Neben der intensiven Analyse der Handlungsfelder wurde eine Festlegung über die erforderlichen nächsten Schritte getroffen und mit deren Umsetzung begonnen.

Die LVB beschäftigten zum 31. Dezember 2017 617 Mitarbeiter sowie 272 Mitarbeiterinnen und damit insgesamt **889 Beschäftigte**. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig und befristet Beschäftigter 898. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 461 eigene Fahrer eingesetzt, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen



in den Tochtergesellschaften LeoBus GmbH, Leipzig (LeoBus), und Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig (LSVB), die Verkehrsleistung der LVB erbracht haben. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 207 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 230 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Der Krankenstand betrug für die LVB 8,9 % und entsprach damit dem Krankenstand der gesamten LVB-Gruppe, der ebenfalls 8,9 % betrug. Bei einem Vergleich innerhalb der Branche, für welche der VDV im Jahr 2016 einen Wert von 9,4 % veröffentlicht hat, schneiden die LVB damit gut ab.

Für die gesamte LVB-Gruppe besteht aufgrund der Altersstruktur und der allgemeinen Fluktuation in den kommenden Jahren ein erheblicher Nachpersonalisierungsbedarf. Neben einem offensiven Auftreten auf dem Arbeitsmarkt bestehen insbesondere Potenziale in der **Weiterentwicklung eigener Mitarbeiter**. Im Rahmen des 18-monatigen Ausbildungsprogramms „Entwicklungskreis Fahrservice“ wurden ausgewählte Mitarbeiter in ihren Fähigkeiten intensiv weiterqualifiziert. Ziel war es, die Mitarbeiter auf ihre zukünftige Führungsverantwortung und -rolle vorzubereiten. Grundlage bildete dabei die Vermittlung der Unternehmenskultur mit ihren Werten und Zielen. Vermittelt wurden zudem Führungs- und Kommunikationstechniken. Weitere Schwerpunkte bildeten die Kenntnis betriebswirtschaftlicher Zusammenhänge und fachliches Wissen in fahrdienstnahen Unternehmensbereichen. Nach erfolgreichem Abschluss dieses ersten Führungskreises wird dieser im Jahr 2018 fortgeführt. Ein weiteres Programm wurde für potenzielle Schichtleiter in den Betriebsbahnhofwerkstätten initiiert. Dabei wurden Mitarbeiter identifiziert, die zukünftig als Führungskraft mit einem hohen Anteil an operativen Aufgaben betraut werden können. Derzeit nehmen sechs Mitarbeiter an diesem Qualifizierungsprogramm teil.

Im Jahr 2017 wurden für die LVB circa Mio. EUR 0,3 für **Qualifizierungen und Weiterbildungen** aufgewendet. Außerdem wurden 36 Auszubildende für die Unternehmensgruppe rekrutiert; 19 junge Menschen konnten ihre Ausbildung erfolgreich abschließen und 18 Auszubildende wurden übernommen. Mit insgesamt 91 Auszubildenden zum 31. Dezember 2017 werden die Unternehmen der LVB-Gruppe auch ihrer gesellschaftlichen Verantwortung als kommunales Unternehmen gerecht.

Für eine Studie von Focus und Focus Money wurden die 5.000 mitarbeiterstärksten Unternehmen in Deutschland aus mehr als 50 Branchen zu ihrer Ausbildungsqualität befragt. Demnach erreichten die LAB mit 73,3 Punkten ein sehr gutes Ergebnis und lagen auf dem sechsten Platz der Verkehrs- und Transportunternehmen. Von insgesamt 413 Unternehmen erhielt die LVB-Gruppe das begehrte Siegel „**Deutschlands beste Ausbildungsbetriebe 2017**“.

Die LVB-Gruppe steht dennoch in den nächsten Jahren bei der Rekrutierung und Bindung von Beschäftigten vor großen Herausforderungen. Die berufliche Erstausbildung wird damit einen hohen Stellenwert haben. Zwischen der LVB-Gruppe und der ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) wurde daher im Geschäftsjahr ein **Ausbildungspakt geschlossen**. Die Vereinbarung wurde mit dem Ziel getroffen, auf die demografische Entwicklung schlüssige Antworten zu geben, die Ausbildung zu stärken und ausgebildete Nachwuchskräfte noch stärker an die Unternehmensgruppe zu binden, und zwar mit der sukzessiven Erhöhung der bedarfsgerechten Ausbildungsquote, der Festlegung der mittelfristigen Entwicklung der Ausbildungsvergütung sowie einer deutlich engeren Verzahnung mit den zukünftigen Einsatzbereichen in der LVB-Gruppe. Für mittelfristig mindestens 40 Auszubildende, die jedes Jahr neu eingestellt werden sollen, wurde zudem bei erfolgreichem Abschluss der Ausbildung die Übernahme in ein unbefristetes Anstellungsverhältnis vereinbart.

Mit der Überführung von Beschäftigten der LVB in den **Tarifvertrag Nahverkehr Sachsen (TV-N)** wurde die weitere Integration von Beschäftigten der LVB-Gruppe in den TV-N fortgeführt. So wechselten auch die ersten Beschäftigten von LeoBus und LSBV in die Tarifwelt des TV-N. Damit wurde die schrittweise Angleichung von tarifvertraglichen Arbeits- und Entgeltbedingungen forciert. Begleitet wird dies durch die weitere Vereinheitlichung betrieblicher Regelungen wie Betriebsvereinbarungen und Konzernbetriebsvereinbarungen.

Zwischen der Arbeitgeberseite und der ver.di konnte ein Verhandlungsergebnis zu einem Tarifvertrag über die **Bildung eines gemeinsamen unternehmensübergreifenden Betriebsrates** für die LVB, die LSBV und die LeoBus erzielt und damit die langjährige Unsicherheit zu diesem Thema beendet werden. Die Vereinbarung sichert effiziente und gesellschaftsübergreifende Mitbestimmungs- und Entscheidungsprozesse und eine Vertretung aller Mitarbeitergruppen. Der neu konstituierte Betriebsrat kann somit seine Verantwortung für die Beschäftigten und die Unternehmen gerecht werden.

Zur Erhaltung und Förderung der Leistungs- und Arbeitsfähigkeit der Beschäftigten wurde im Geschäftsjahr das **betriebliche Gesundheitsmanagement** neu aufgestellt und mit den Arbeiten an einem ganzheitlichen Konzept begonnen. Im Rahmen intensiver Analysetätigkeiten wurden insbesondere Fehlzeiten, Arbeitsplatzbeschaffenheit und Zufriedenheitsindikatoren beleuchtet. Der Analyse folgten die Ableitung von Handlungsfeldern und die Erarbeitung präventiver und korrekativer Konzepte. Anschließend werden technische und organisatorische Maßnahmen sowie Personalentwicklungsmaßnahmen sukzessive umgesetzt. Die Qualität, Reichweite und Wirksamkeit der Maßnahmen wird fortlaufend validiert werden.

Mit dem Projekt „**HR 2017**“ wurde ein Drei-Rollen-Modell für die Personalarbeit in der Leipziger Gruppe entwickelt. Ziel der Projektarbeit war die Harmonisierung von Prozessen und die Schaffung von geeigneten Strukturen zur Unterstützung der Führungskräfte der Unternehmensgruppe. Das Modell unterscheidet dabei zwischen strategischen, beratenden und administrativen Prozessen. Im Zuge dessen wurde ein Kompetenzcenter für zentrale Strategien, Konzepte und Instrumente bei der LVV etabliert. Darüber hinaus wurden die Rollen „Business Partner“, als Ansprechpartner für die Führungskräfte, und „Service Center“, als Ansprechpartner für organisatorische und administrative Aufgaben, zum 1. Juli 2017 durch eine organisatorische Anpassung des Personalbereichs für die LVB-Gruppe implementiert. Zukünftig ist vorgesehen, die neuen Prozesse gezielt durch IT-Anwendungen zu unterstützen und weitere Arbeitsschritte zu automatisieren. Die erwarteten Effizienzsteigerungen werden hierbei maßgeblich von dieser Umsetzung abhängen.

## 2.7 Investitionen

Das Geschäftsjahr stand ganz im Zeichen der **Inbetriebnahme der ersten neuen Straßenbahnfahrzeuge des Typs „XL“**. Mit ansprechendem Design prägen sie schon jetzt das Stadtbild. Im Jahr 2017 wurden zehn Fahrzeuge geliefert, wovon sieben bereits für den Liniendienst zugelassen sind. Im Monatstakt werden neue Fahrzeuge nach Leipzig geliefert. Mit der Auslösung des dritten Loses sind aktuell bereits 23 Fahrzeuge bestellt. Größere Flächen für Menschen mit Behinderung und Fahrgäste mit Kinderwagen, automatisch gesteuerter Luftaustausch mit Anpassung der Raumtemperatur, helles und freundliches LED-Lichtband, welches sich in der Farbgebung der Temperatur anpasst, sind nur einige Beispiele dafür, dass die neuen Fahrzeuge sowohl in Komfort als auch in der Funktionalität die Ansprüche eines modernen ÖPNV voll und ganz erfüllen und somit einen wichtigen Baustein für einen zukunftsfähigen ÖPNV darstellen. Ganz nach dem Slogan „Mehr Platz, mehr Extras, mehr Leipzig“ sind sie auch Symbol für die wachsende Stadt.

Mit einem Volumen von erneut mehr als Mio. EUR 25 wurde auch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Streckennetzes auf hohem Niveau weiter vorangetrieben. Damit stellen sich die LVB für den Einstieg in das städtische Wachstums auf, im Zuge dessen die Kapazität bestehender Netzstrukturen vollständig ausgelastet werden wird.

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

Investitionen	in Mio. EUR	
	Ist 2017	Plan 2017
Netze	25,3	24,2
Fahrzeuge	13,6	43,1
Liegenschaften	1,3	1,1
Marketing	4,3	4,0
EDV	4,1	2,2
Sonstiges	0,2	0,1
	<b>48,8</b>	<b>74,7</b>

Den Schwerpunkt der Investitionen im Bereich **Netze** bildeten insbesondere die nachstehenden Baumaßnahmen. Mit der grundhaften Erneuerung des Fahrweges in der Philipp-Rosenthal-Straße wurde dem baulichen Zustand Rechnung getragen und der Gleisabstand in dem entsprechenden Streckenabschnitt für 2,40 m breite Fahrzeuge vergrößert. Gemeinsam mit der Stadt Leipzig und den Wasserwerken wurde die Baumaßnahme in der Holzhäuser Straße realisiert. Schwerpunkte bildeten hier die Erneuerung des Gleisbereichs, der behindertengerechte Ausbau von Haltestellen sowie die Verknüpfung mit einem neu eingerichteten „Park & Ride“-Parkplatz. Im Zuge der Modernisierung der Endhaltestelle Löbnitz wurden die Gleisanlagen umfangreich erneuert und insbesondere mit dem Umbau des Endstellengebäudes die Betriebsbedingungen im Gleisschleifenbereich wesentlich verbessert. Im Geschäftsjahr wurde darüber hinaus im ersten Teil der Georg-Schwarz-Straße (ebenfalls gemeinsam mit den Wasserwerken und der Stadt) ein grundhafter Ausbau der Gleisanlagen mit Achsaufweitung sowie eine Erneuerung der Oberleitungen und Bahnstromversorgung realisiert. Der Umbau des südöstlichen Teils der Linie 15 zur Stadtbahnlinie konnte mit der Neugestaltung des Streckenabschnitts Prager Straße zwischen Johannis- und Gutenbergplatz im Rahmen des Bundesprogramms abgeschlossen werden. Gleichzeitig wurde durch den Einbau von Rasengleisen hier eine wesentliche Lärmminimierung erreicht. Im Geschäftsjahr wurde darüber hinaus das Programm zur Umstellung der Nennspannung des Bahnenergienetzes auf 750 Volt durch die Umrüstung weiterer Unterwerke auf hohem Niveau fortgesetzt.

Im Bereich **Liegenschaften** lag der Fokus nach der Realisierung von Maßnahmen des langfristigen Standortkonzeptes für die Straßenbahninstandhaltung und -abstellung auf der Optimierung der Nutzung eigener Liegenschaften. So wurden beispielsweise Investitionen zur Umnutzung des ehemaligen Betriebshofes Wittenberger Straße getätigt. Im Zuge dessen konnte ein Umzug der gewerblichen Abteilungen des Bereichs Dienstleistungsmanagement umgesetzt werden. Damit konnten die Bedingungen für die Instandhaltung und Pflege der kommunalen Einsatztechnik und -fahrzeuge (Winterdienst, Vegetationspflege) verbessert werden. Der Umzug erhöht zudem die Einsatzfähigkeit der benannten Fahrzeugflotte und verbessert das Arbeitsumfeld für die Mitarbeiter erheblich.

Den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Bereich **Marketing** bildete die Beschaffung von 112 stationären Fahrausweisautomaten. Die modernen und komfortablen Geräte befinden sich auf dem neuesten technischen Stand und stellen eine hohe und einheitliche Verfügbarkeit sicher. Durch die darstellbare Tarifvielfalt und die angebotenen Bezahlvarianten werden die Zugangsbarrieren zum ÖPNV deutlich abgebaut. Zudem sind sie in ihrer Technik zukunftssicher ausgestaltet und für zukünftige Mobilitätsprodukte erweiterbar. Nicht zuletzt ziehen die im Markendesign der Leipziger Gruppe gestalteten Geräte die Blicke auf sich und rücken den ÖPNV weiter ins Bewusstsein der Leipziger. Erste Kundenbefragungen bestätigen die positive Resonanz der Kunden.

Mit rund Mio. EUR 4,1 erreichen die Investitionen in digitale Infrastruktur ein hohes Niveau. Im Zeitalter der **Digitalisierung** und der Industrie 4.0 zeigen die LVB, dass sie notwendigen Veränderungen Rechnung tragen, um ihrem Anspruch, der Mobilitätsdienstleister für die Leipziger zu sein, gerecht zu werden. Zentrale Themen im aktuellen Geschäftsjahr waren dabei die Fortführung des Projektes „RBL ITCS“ mit der Funktionalität E-Ticketing und der Installation der Fahrscheindrucker in den Bussen der LVB. Die im Vorjahr begonnene Beschaffung des Betriebshofmanagementsystems wurde fortgesetzt. Darüber hinaus waren Investitionen in die Digitalisierung der Netzinfrastruktur und die IT-Sicherheit zentrale Themen.

Die Steigerung der Quote zugeordneter Fördermittel und Mittel Dritter gegenüber der Planung von 46,2 % auf 55,5 % verdeutlicht, dass einerseits die konsequente Umsetzung des **Fördermittelmanagements** und andererseits die aktive Zusammenarbeit mit den Fördermittelgebern, vor allem dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr und dem ZVNL, weiterhin sehr erfolgreich verlaufen und einen wesentlichen Beitrag zur Investitionsfähigkeit der LVB leisten. In diesem Zusammenhang wurden aufgrund der um Mio. EUR 14,4 geringeren Gesamtinvestitionssumme gegenüber dem Vorjahr Mio. EUR 2,4 weniger Förder-/Drittmittel der Verwendung zugeführt.

## 3 Risiko-, Chancen- und Prognosebericht

### 3.1 Risikobericht

#### 3.1.1 Risikomanagementsystem

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

Die vier Kernelemente dieses Systems sind:

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

Damit ist sichergestellt, dass aufgrund von exakt bestimmten Meldewegen die neu auftretenden Risiken zeitnah erfasst und Steuerungsmechanismen festgelegt werden. Das Risikofrüherkennungssystem wird jährlich auf seine Aktualität geprüft und gegebenenfalls ergänzt beziehungsweise überarbeitet (Risikoinventur). Die Risikoinventur für das Geschäftsjahr 2017 wurde durchgeführt und im Ergebnis das Risikofrühwarnsystem angepasst.

#### 3.1.2 Politisches Umfeld und regulatorische Veränderungen

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

Seit Inkrafttreten der Beschlussfassungen aus der Föderalismusreform I im Jahr 2007 erhalten die Länder Mittel vom Bund als Entflechtungsmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Das Entflechtungsgesetz stellt die Finanzierung von Gemeinschaftsaufgaben sicher, die bis 2006 von Bund und Ländern gemeinsam wahrgenommen wurden. Der Bund stellt den Ländern seit 2007 jährlich Entflechtungsmittel von Mrd. EUR 1,34 für Investitionen im kommunalen Straßenbau und ÖPNV bereit (§ 3 Abs. 1 EntflechtG). Die Regelung ist bis Ende 2019 zeitlich befristet. Aufgrund des absehbaren Auslaufens der Entflechtungsmittel machten sich die Verkehrsbranche und andere Interessenvertretungen im Jahr 2017 weiter für eine adäquate Anschlussregelung stark. Nach 2020 wird es nach dem nunmehr erzielten Kompromiss keine Zahlungen aus dem Entflechtungsgesetz mehr geben. Die bisherigen Zahlungen sollen lediglich als allgemeine Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen bereitgestellt werden. Damit geht jede Zweckbindung dieser Mittel verloren. Der VDV und das Deutsche Verkehrsforum (DVF) fordern die Bundesländer daher nachdrücklich auf, die Gelder weiterhin für verkehrliche Investitionen in den Kommunen zu verwenden. Die ÖPNV-Strategiekommission des Freistaates hat unter Mitwirkung der LVB entsprechende Empfehlungen erarbeitet.

Am 27. Mai 2015 wurde diese ÖPNV-Strategiekommission für den Freistaat Sachsen gegründet, um eine Gesamtstrategie für einen weiterhin leistungsfähigen, kundenorientierten und wirtschaftlichen ÖPNV/SPNV im Freistaat Sachsen zu entwickeln. Der ÖPNV-Strategiekommission gehörten Vertreter aller Fraktionen des Sächsischen Landtages, der involvierten Ministerien, der ÖPNV/SPNV-Zweckverbände, der Fahrgast- und Unternehmensverbände, der Gewerkschaften, der kommunalen Spitzenverbände, der Wissenschaft sowie ein Interessenvertreter der Menschen mit Behinderungen an. Nach zweieinhalbjähriger kontinuierlicher und intensiver Facharbeit beschloss die ÖPNV-Strategiekommission am 15. Dezember 2017 ihren Abschlussbericht. Dieser enthält konkrete Handlungsempfehlungen, wie der sächsische ÖPNV noch kundenfreundlicher, innovativer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher gestaltet werden kann. Darin benannte Lösungsansätze sind unter anderem die Etablierung eines landesweiten Busnetzes mit Plus- und Taktbussen zur Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raumes, eine Erhöhung der Investitionstätigkeit in Infrastruktur und Fahrzeuge zum Ausbau des ÖPNV-Angebots in wachsenden Städten sowie die Einführung eines Sachsen-Tarifs zur Vereinheitlichung und Vereinfachung eines grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den Verkehrsverbänden.

Zur Aktualisierung des im Jahr 2007 beschlossenen Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig hat im Januar 2016 ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren begonnen. Kernthemen des Nahverkehrsplans sind das Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur, die Verknüpfung der Verkehrsträger sowie die Finanzierung. Zur Schaffung einer fundierten Grundlage für den **Fortschreibungsprozess des Nahverkehrsplans** wurde eine umfassende Evaluation gestartet. Inzwischen liegt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans – vorbehaltlich des noch ausstehenden Beschlusses zu dem für Leipzig passenden Szenario – im Entwurf vor. Im nächsten Schritt soll der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben werden, sich zum Szenarioprozess zu informieren und sich in die Diskussion zur Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig einzubringen. Aus den Diskussionsergebnissen der politischen und Öffentlichkeitsbeteiligung soll letztlich das für Leipzig passende Szenario abgeleitet werden, welches als Grundlage in den zu beschließenden Nahverkehrsplan einfließt.

### 3.1.3 Auskömmlichkeit der Finanzierung durch die Aufgabenträger

Der Leipziger Stadtrat hat sich in seiner Sitzung am 24. August 2016 mit der Fortschreibung des VLFV befasst. Es wurde beschlossen, den festgesetzten Höchstbetrag, den die LVB für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Stadtgebiet auf der Grundlage der Betrauung erhalten, für die Jahre 2017 und 2018 abermals auf Mio. EUR 45,0 festzusetzen. Daneben erhalten die LVB seit dem Jahr 2014 die von den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen zur Finanzierung der grenzüberschreitenden Busverkehre bereitgestellten Rahmenbeträge.

In einer separaten Vereinbarung vom 9. Dezember 2015 haben die LVV und die LVB die Finanzierung der besonderen Belastungen, welche im Zusammenhang mit der Investitionsoffensive der LVB-Gruppe entstehen, für die Jahre 2015 bis 2017 geregelt. Am 8. Dezember 2017 wurde durch die LVV und die LVB ein zweiter Finanzierungsvertrag für den Zeitraum bis 2019 abgeschlossen, welcher analog zu der Vereinbarung vom Dezember 2015 den Ausgleichsanspruch beinhaltet.

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

Bei der Finanzierung der Straßenbahnleistungen in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen über Betriebskostenzuschüsse der Landkreise gab es im Jahr 2017 keine Änderungen.

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

### 3.1.4 Entwicklung von Löhnen und Gehältern

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

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2017 wurde der TV-N mit seinen laufenden Konditionen gekündigt. Darüber hinaus ist mit Wirksamkeit zum 28. Februar 2018 der Entgeltteil der Tarifverträge für den Öffentlichen Dienst gekündigt worden. Beide Sachverhalte haben mögliche Auswirkungen auf die Arbeits- und Entgeltbedingungen von Beschäftigten in der LVB-Gruppe. Bezüglich des TV-N werden Forderungen erhoben, die unter anderem von der Reduzierung der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit auf 38 Stunden bei vollem Lohnausgleich über erhöhte Entgeltzahlungen in den einzelnen Entgeltgruppen bis hin zum tarifvertraglichen Anspruch auf fünf bezahlte Freistellungstage für allgemeine Bildungszwecke reichen. Zusätzlich wird die Kopplung an die entgeltmäßige Tarifentwicklung im Öffentlichen Dienst gefordert. Für den Öffentlichen Dienst wird im Entgeltteil eine zusätzlich wirkende Forderung in Höhe von circa 6 % erhoben. Die geforderten Maßnahmen betreffen die Gesellschaften LVB, LAB, LeoBus und LSVB und können bei vollständiger Umsetzung deutlich über den geplanten Personalaufwendungen der LVB-Gruppe liegen.

### 3.1.5 Sicherstellung der Liquiditätsausstattung

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

### 3.1.6 Cross-Border-Lease-Transaktionen

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

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

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

## 3.2 Chancenbericht

Die LVB haben sich im Rahmen ihrer Wirtschaftsplanung für die kommenden Jahre abermals ambitionierte Ziele gesteckt. Dabei bleibt es die zentrale Aufgabe, einen leistungsfähigen Nahverkehr für die wachsende Stadt zu organisieren und die dafür notwendigen urbanen Strukturen weiterzuentwickeln. Absehbar wird sich, entsprechend der Einschätzung der Stadt Leipzig, das städtische Bevölkerungswachstum fortsetzen, und die Fahrgastzahlen der LVB dürften auch 2018 erneut noch stärker steigen. Mittelfristig bestehen insbesondere zwei Handlungsfelder. Die vorhandene Infrastruktur muss derart vorgehalten werden, dass diese schrittweise an ihre Kapazitätsgrenze herangeführt werden kann. Zudem muss die Fahrzeugflotte effizienter gestaltet und erweitert werden, da diese sonst bereits früher an diese Grenze stößt.

Die intensiven Anstrengungen für den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Netzes werden beibehalten. Dafür lenken die LVB ihre Ressourcen sowohl in die präventive Instandhaltung als auch in weitere komplexe Bauvorhaben. Damit sichern sie die **Leistungsfähigkeit der Infrastruktur**, optimieren weiter die Verkehrsflüsse und schaffen eine solide Basis für einen zukünftigen Netzausbau.

Mit der **Fortführung der Fahrzeugneubeschaffung** wird zum einen die Kapazität entsprechend der Nachfrageentwicklung erhöht, zum anderen geht mit ihr eine effizientere Gestaltung des Fuhrparks hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuggrößen einher. Nicht zuletzt werden mit ihr auch die wachsenden Kundenansprüche hinsichtlich Komfort und Zuverlässigkeit erfüllt sowie insbesondere aus dem altersbedingten Zustand der Bestandsfahrzeuge zu erwartende steigende Instandhaltungsaufwendungen vermieden. Mit der sukzessiven Inbetriebnahme weiterer Fahrzeuge des Typs „XL“ in den kommenden Jahren rücken die LVB noch stärker als umweltschonende Alternative zum Individualverkehr in das Bewusstsein der Leipziger.

Die wesentliche Chance für die LVB-Gruppe stellt die **positive Bevölkerungsentwicklung** der Stadt Leipzig, die voraussichtlich auch in den nächsten Jahren anhalten wird, dar. Im zurückliegenden Geschäftsjahr hielt der Zuwachs der Einwohnerzahl der Stadt weiterhin an und die Bevölkerung wuchs um circa 11.000 Menschen. Mit nunmehr 590.000 Einwohnern nehmen Volumen und Komplexität des Verkehrsaufkommens in Leipzig weiter zu. Diese Entwicklung macht weitere Investitionen in den örtlichen Nahverkehr unabdingbar, denn nur diese stellen die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sicher und ermöglichen eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, beispielsweise durch einen modernen Fuhrpark. Gleichzeitig bietet das größere Kundenpotenzial die einmalige Gelegenheit, mehr Menschen von den Mobilitätsprodukten der LVB überzeugen zu können.

Neben den Effekten aus dem reinen Bevölkerungswachstum verstetigt sich der Trend zu einem **geänderten Nutzungsverhalten**. Dabei gehen die Nutzungsgewohnheiten weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zu umweltbewussten Fortbewegungsmöglichkeiten, wie zum Beispiel dem ÖPNV. Dies bestärkt die LVB in der optimistischen Einschätzung der zukünftigen Fahrgastentwicklung. Der erwartete Trend steht unmittelbar im Einklang mit der in der Ratsversammlung der Stadt Leipzig am 25. Februar 2015 beschlossenen **Fortschreibung des STEP**. Darin wurde die Zielstellung formuliert, den Anteil des Umweltverbundes an den Wegen der Leipziger in der Stadt (Modal Split) bis 2025 auf mindestens 70 % zu steigern, davon 23 % im ÖPNV.

Die Unternehmen der LVB-Gruppe arbeiten ständig an einer weiteren Verbesserung der ÖPNV-Dienstleistung, zum Beispiel durch Produkt-, Preis- und Angebotsgestaltung, durch kundenwirksame Investitionen in das Netz, Fahrzeuge und moderne Vertriebs- und Informationstechnologien sowie durch die Steigerung von Qualität und Service. Hierzu bedarf es aber insbesondere auch einer synchronen **Umsetzung aller im STEP verankerten Zielsetzungen und Maßnahmen** von städtischer Seite, die zu der notwendigen Unterstützung und Priorisierung des ÖPNV vor dem Hintergrund einer weiter wachsenden Stadtbevölkerung führen. Ohne eine konsequente Verfolgung dieser im STEP verankerten Grundsätze und konkreten Beiträge seitens Politik und Verwaltung werden die im Wirtschaftsplan benannten Zielstellungen bezüglich Fahrgastzahlen- und Erlösentwicklung nicht erreichbar sein. Das Beispiel der zeitlichen Koordination von komplexen Bauvorhaben zeigt, wie eine zielgerichtete Zusammenarbeit aussehen kann. So stellt die gemeinsame Bautätigkeit



gegenüber einer Abfolge von Baumaßnahmen meist die wirtschaftlich sinnvollste Lösung dar. Damit einher geht in der Regel eine effiziente Nutzung von Eigen- und Fördermitteln. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund des städtischen Wachstums und der langjährigen Vorbereitungszeit für derartige Baumaßnahmen wird ein synchrones Vorgehen aller Beteiligten in Zukunft notwendiger denn je sein.

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

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

Die LVB analysieren fortlaufend die Marktentwicklung, engagieren sich im Verkehrsverbund, setzen Impulse im Branchenverband und stehen in konstruktivem Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern. Orientiert an der Entwicklung der Mobilitätsszenarien der Stadt Leipzig und deren Eigentümerzielen sowie der strategischen Ausrichtung der Leipziger Gruppe findet eine regelmäßige Validierung der Unternehmensstrategie statt. Durch diese Maßnahmen können die LVB die Mobilität in der Region aktiv mitgestalten und es ist sichergestellt, dass die sich bietenden Chancen auch ergriffen werden können.

### 3.3 Prognosebericht

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2018 und des mittelfristigen Zeithorizontes wurden die Einschätzungen zur zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung der LVB mit der aktuellen Geschäftsentwicklung abgeglichen und, sofern erforderlich, angepasst. Die wesentlichen Eckwerte der Wirtschaftsplanung 2018 im Vergleich zum abgelaufenen Geschäftsjahr sind nachfolgend dargestellt und spiegeln die Erwartungen der Geschäftsführung wider.

#### Wirtschaftliche Entwicklung

		Plan 2017	Ist 2017	Plan 2018
Linienbeförderungsfälle	Mio.	148,0	156,0	156,6
Gesamtkilometerleistung	Mio. km	24,4	24,2	24,4
Umsatzerlöse	Mio. EUR	136,7	135,0	142,5
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	112,5	109,8	117,8
Jahresergebnis vor Ergebnisabführung	Mio. EUR	0,0	0,0	0,0
Investitionen	Mio. EUR	74,7	48,8	64,7

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte der **Zuwachs an Fahrgästen** (Linienbeförderungsfälle) auf hohem Niveau beibehalten werden. Damit setzt sich der Trend einer nachhaltigen Steigerung der Fahrgastzahlen abermals fort. In der Erwartung wird diese Entwicklung entsprechend berücksichtigt. Die Gesamtkilometerleistung wird mit voraussichtlich 24,4 Mio. km im Jahr 2018 auf dem Niveau des Vorjahres erwartet. Die Verkehrsleistung wird aufgrund der



Bewältigung des Fahrgastwachstums mit dem bestehenden Angebot beziehungsweise dem Einsatz größerer Fahrzeuge auf leicht gesteigertem Niveau erwartet. Parallel dazu finden Angebotserweiterungen zum gezielten Anreiz neuer Nachfrage statt. Der erwartete Anstieg der Umsatzerlöse auf Mio. EUR 142,5 resultiert aus der erwarteten Entwicklung der Fahrgastzahlen und den Effekten aus den vergangenen und zukünftigen Tarifanpassungen im MDV. Insgesamt können Aufwandsteigerungen, insbesondere aus zunehmenden Materialaufwendungen und Abschreibungen infolge der erhöhten Investitionstätigkeit, kompensiert werden. Die Geschäftsführung geht von der Erreichung eines ausgeglichenen Ergebnisses aus.

Die im Wirtschaftsplan 2018 abgebildeten Investitionen von Mio. EUR 64,7 betreffen im Wesentlichen Investitionen in das Netz (Mio. EUR 30,4) und in Fahrzeuge (Mio. EUR 28,7). Dabei sind die LVB bestrebt, die Basis der förderfähigen Kosten zu erweitern und sich bietende Chancen, wie zum Beispiel die Förderung durch das „Sofortprogramm Saubere Umwelt“ der Bundesregierung, aktiv zu nutzen. Die Finanzierung der Investitionen ist mit Mio. EUR 28,3 aus Eigenmitteln und Gesellschafterdarlehen sowie Mio. EUR 36,4 aus Fördermitteln geplant. Im Jahr 2018 werden darüber hinaus mit der **Finalisierung von Konzepten** zum Einsatz von E-Bussen, der Entwicklung der Fahrzeugflotte und Anpassung der Standortstrategie entscheidende Weichen für die zukünftige Investitionstätigkeit gestellt.

## 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.

Im Geschäftsjahr 2017 haben die zuständigen Gremien der LVB neue Zielgrößen festgelegt. Die folgenden Ziele sollen bis zum 31. Dezember 2019 erreicht werden:

Die festgelegte Zielgröße zur Frauenquote im Aufsichtsrat der LVB beträgt 30 %.

Die Zielgröße zur Frauenquote innerhalb der Geschäftsführung der LVB beträgt mindestens 30 %.

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

Leipzig, den 28. Februar 2018


Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Michael Halberstadt



Ronald Juhrs

# Anlage zum Lagebericht

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

## Bericht zum Gesetz zur Förderung der Entgelttransparenz zwischen Frauen und Männern (Entgelttransparenzgesetz – EntgTranspG)

(Dieser nach § 22 Abs. 4 EntgTranspG dem Lagebericht als Anlage beigefügte Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit ist nicht Gegenstand der Abschlussprüfung.)

Die Unternehmen der Leipziger Gruppe als Arbeitgeber agieren familienfreundlich, flexibel und auf Augenhöhe.

Arbeiten bei den Unternehmen der Leipziger Gruppe bedeutet:

- anspruchsvolle Aufgaben in kreativen Teams lösen,
- innovatives Arbeitsumfeld,
- kontinuierliche Weiterentwicklung – fachlich, persönlich und innerhalb der Organisation,
- flexible Arbeitsbedingungen und
- Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

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. Dabei wird grundsätzlich darauf geachtet, dass gute Bedingungen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf geschaffen werden.

In diesem Zusammenhang gibt es die Festschreibung der Frauenquote im oberen und mittleren Management auf mindestens 30 % sowie folgende Überlegungen, den Anteil weiblicher Fach- und Führungskräfte zu erhöhen und die Attraktivität als Arbeitgeber im Raum Leipzig zu verbessern:

- Prozentuale Festschreibung des Frauenanteils bei der Initiierung von Entwicklungsprogrammen,
- Monitoring und individuelle Personalentwicklungsmöglichkeiten von weiblichen Absolventen Dualer Studiengänge, Teilnehmerinnen an Entwicklungsprogrammen und weiblichen Führungskräften,
- Erhöhte Rekrutierung von weiblichen Auszubildenden auch für gewerblich-technische Ausbildungsgänge und Dual Studierenden,
- Prüfung von familienfreundlichen, modernen Arbeitsmodellen auch für Führungskräfte der ersten Ebene, welche die Vereinbarkeit von Beruf und Familie unterstützen (Teilzeit, Working from home, Job Sharing, Familien-Auszeit, Lebensarbeitszeit).

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 bzw. 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. Der/die Mitarbeiter/in, der/die diese Stelle ausfüllt, erhält diese Zielentgeltgruppe, sofern alle Voraussetzungen erfüllt sind, unabhängig des Geschlechts.

**Unternehmen Berichtszeitraum 2017**

	Frauen	Männer	Gesamtzahl	Frauenanteil
<b>Beschäftigte*</b>	<b>274</b>	<b>624</b>	<b>898</b>	<b>30%</b>
davon Vollzeit	213	602	815	26%
davon Teilzeit	61	22	83	73%

**Unternehmen Berichtszeitraum 2016**

	Frauen	Männer	Gesamtzahl	Frauenanteil
<b>Beschäftigte*</b>	<b>268</b>	<b>625</b>	<b>894</b>	<b>30%</b>
davon Vollzeit	209	600	809	26%
davon Teilzeit	59	25	84	70%

\* gemäß HGB § 267 Abs. 5

# Bilanz zum 31. Dezember 2017

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva	in TEUR	
	31.12.2017	31.12.2016
<b>A. Anlagevermögen</b>		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.682	3.685
2. Geleistete Anzahlungen	1.190	1.743
	<b>5.872</b>	<b>5.428</b>
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon Grundstücke: TEUR 25.884 (Vj.: TEUR 25.875) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: TEUR 70.431 (Vj.: TEUR 71.931) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 1.425 (Vj.: TEUR 1.574)	97.740	99.381
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	217.033	213.050
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	124.896	141.077
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	21.724	23.628
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.978	7.252
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	55.208	39.138
	<b>527.579</b>	<b>523.526</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5.801	5.674
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.767	3.450
3. Beteiligungen	35	35
	<b>8.603</b>	<b>9.159</b>
	<b>542.054</b>	<b>538.113</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3	3
2. Geleistete Anzahlungen auf Vorräte	41	103
	<b>44</b>	<b>106</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.034	1.766
2. Forderungen gegen Gesellschafter	9.449	177
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.315	7.969
4. Sonstige Vermögensgegenstände	6.475	13.289
	<b>21.273</b>	<b>23.201</b>
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>	<b>202</b>	<b>302</b>
	<b>21.519</b>	<b>23.609</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>367</b>	<b>127</b>
	<b>563.940</b>	<b>561.849</b>

**Passiva**

in TEUR

	31.12.2017	31.12.2016
<b>A. Eigenkapital</b>		
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	<b>12.000</b>	<b>12.000</b>
<b>II. Kapitalrücklage</b>	<b>59.049</b>	<b>59.049</b>
<b>III. Gewinnrücklagen</b>	<b>65.092</b>	<b>65.092</b>
1. Sonderrücklage gemäß § 27 Abs. 2 Satz 2 DMBilG	47.599	47.599
2. Andere Gewinnrücklagen	17.493	17.493
	<b>136.141</b>	<b>136.141</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	<b>221.204</b>	<b>213.099</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.897	6.521
2. Steuerrückstellungen	10	12
3. Sonstige Rückstellungen	21.098	21.038
	<b>28.005</b>	<b>27.571</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.178	6.646
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	138.341	141.319
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.275	17.513
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.638	1.718
5. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: TEUR 389 (Vj.: TEUR 425)	16.910	12.936
	<b>173.342</b>	<b>180.132</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>5.248</b>	<b>4.906</b>
	<b>563.940</b>	<b>561.849</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

in TEUR

	2017	2016
1. Umsatzerlöse	135.009	130.973
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	68	178
3. Sonstige betriebliche Erträge davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 49.340 (Vj.: TEUR 49.388)	56.547	58.760
	191.624	189.911
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.741	9.549
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	92.971	92.420
	102.712	101.969
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	34.557	33.598
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: TEUR 1.039 (Vj.: TEUR 997)	7.686	7.335
	42.243	40.933
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	43.087	41.717
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	-18.708	-17.787
	24.379	23.930
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	19.297	20.009
9. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 1.703 (Vj.: TEUR 1.525)	1.703	1.525
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 86 (Vj.: TEUR 104)	86	104
11. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	117	77
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 21 (Vj.: TEUR 89)	105	262
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	627	598
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen: TEUR 3.559 (Vj.: TEUR 3.945)	4.224	4.340
<b>15. Ergebnis vor Steuern</b>	<b>153</b>	<b>100</b>
<b>16. Ergebnis nach Steuern</b>	<b>153</b>	<b>100</b>
17. Sonstige Steuern	153	100
18. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne	(-0,4)	(-0,3)
<b>19. Jahresüberschuss</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# Anhang für das Geschäftsjahr 2017

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 der LVB für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 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 (DMBilG) sowie des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) aufgestellt.

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

Die Gliederung der Bilanz wurde wie im Vorjahr um den Sonderposten für Investitionszuschüsse erweitert.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung wurden Angaben zu den Laufzeiten für Forderungen und Verbindlichkeiten gemäß § 268 Abs. 4 und 5 HGB sowie zur Auf- und Abzinsung von Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB in den Anhang verlagert.

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“ ergänzt.

Die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde wie im Vorjahr um den Posten Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse und den Vermerk der Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger erweitert.

Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

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

## 2 Erläuterungen zu den Posten von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung

### 2.1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Fertigungsmaterial, Fertigungslöhne sowie anteilige 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 EUR 410,00 nicht übersteigen, werden im Jahr der Anschaffung aktiviert und anschließend vollständig abgeschrieben. Für Wirtschaftsgüter, deren Wert EUR 150,00 nicht überschreitet, werden die Anschaffungskosten sofort als Aufwand erfasst. Im Anlagevermögen werden unter den Zugängen auch ausstehende Schlussrechnungen für Investitionsprojekte abgegrenzt. Etwaige zu hohe Vorjahreszuführungen werden als Abgang im Anlagevermögen dargestellt.

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

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

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

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

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

Latente Steuern werden für zeitliche Unterschiede zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen der Bilanzposten ermittelt. Die Gesellschaft ist als Organgesellschaft nicht Schuldnerin von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und bilanziert daher keine latenten Steuern.

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 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Folgende weitere Annahmen liegen der Bewertung zugrunde: Anwartschaftsdynamik von 1,5 % und Rententrend von 1,5 %. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem gemäß Angabe der Deutschen Bundesbank über zehn Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Ein Teil der Pensionsverpflichtungen (TEUR 73) 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 (TEUR 73) nach § 246 Abs. 2 HGB verrechnet.

Bei den gebildeten Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken sowie ungewissen Verbindlichkeiten angemessen und ausreichend berücksichtigt. Die Steuer- und sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Bei der Bewertung des Erfüllungsbetrages langfristiger Rückstellungen wurde eine Kostensteigerung von 2 % p. a. 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 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck mit einem Zinsfuß von 2,8 % ermittelt. Dabei wurde ein Gehaltstrend von 3 % p. a. berücksichtigt. Als Finanzierungsendalter wurde die Regelaltersgrenze nach dem RV-Altersgrenzenanpassungsgesetz vom 20. April 2007 angesetzt.

Die Rückstellungen für Wertguthaben aus dem Modell „BeVor 67“ werden in Höhe des Zeitwerts der verpfändeten Wertkonten zuzüglich des Barwerts des nicht auf den Wertkonten gesicherten Arbeitgeberzuschusses für die abgeschlossenen Wertkontenverträge angesetzt. Die Ermittlung des Barwerts des Arbeitgeberzuschusses erfolgte nach der PUC-Methode unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck mit einem Zinsfuß von 2,8 %. 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 % p. a. 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 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Lohn- und Gehaltssteigerungen wurden mit 3 % p. a. 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 Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB zum Zeitpunkt der Umstellung auf die Neuregelungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes beizubehalten, wurde Gebrauch gemacht.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

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

## 2.2 Erläuterungen zur Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung des **Anlagevermögens** werden im Anlagenspiegel dargestellt.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** ergaben sich zum Bilanzstichtag mit TEUR 2.371 aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit TEUR 147 aus dem Nebengeschäft. Weiterhin sind hier Ausgleichsansprüche von TEUR 516 auf Erstattung von Fahrgeldausfällen gemäß § 145 ff. SGB IX enthalten.

Von den **Forderungen gegen Gesellschafter** (TEUR 9.449, Vj.: TEUR 177) betreffen

- TEUR 30 (Vj.: TEUR 58) Lieferungen und Leistungen,
- TEUR 141 (Vj.: TEUR 119) Steuern sowie
- TEUR 9.278 (Vj.: TEUR 0) Cash Pool.

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** (TEUR 2.315, Vj.: TEUR 7.969) betreffen

- TEUR 1.003 (Vj.: TEUR 3.917) Lieferungen und Leistungen,
- TEUR 0 (Vj.: TEUR 2.920) Cash Pool sowie
- im Übrigen sonstige Forderungen, darunter TEUR 117 (Vj.: TEUR 77) für Forderungen aus Ergebnisabführung.

Unter den **sonstigen Vermögensgegenständen** (TEUR 6.475; Vj.: TEUR 13.289) werden stichtagsbedingt

- TEUR 1.314 (Vj.: TEUR 7.060) Forderungen aus Fördermitteln,
- TEUR 2.752 (Vj.: TEUR 3.540) Forderungen aus Umsatzsteuer und
- TEUR 1.169 (Vj.: TEUR 1.560) noch nicht abzugsfähige Vorsteuern ausgewiesen.

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben TEUR 11 (Vj.: TEUR 11) eine Restlaufzeit von über einem Jahr. Im Übrigen haben die Forderungen – wie auch im Vorjahr – eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** werden

- vorausgezahlte Lizenzgebühren für Software,
- Arrangierungsprovisionen für aufgenommene Darlehen,
- Altersvorsorgezahlungen,
- Gebühren und Beiträge sowie Kraftfahrzeugsteuer ausgewiesen.

Das **gezeichnete Kapital** der Gesellschaft beträgt unverändert TEUR 12.000. Die Stammeinlagen sind in voller Höhe erbracht und werden zum Bilanzstichtag wie folgt gehalten:

<b>Gesellschafter</b>	in TEUR	
LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH	100%	12.000
		<b>12.000</b>

Auf Grundlage des Ergebnisabführungsvertrages wird das Jahresergebnis 2017 (EUR 364,54) an die Gesellschafterin abgeführt. Der genannte Betrag wird unter den Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter ausgewiesen.

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

<b>Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	in TEUR	
	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Anfangsstand 01.01.	213.099	201.338
Zugänge	27.224	29.746
Abgänge	411	198
Ertragswirksame Auflösung	18.708	17.787
<b>Endstand 31.12.</b>	<b>221.204</b>	<b>213.099</b>

Bei den **Pensionsrückstellungen** ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von TEUR 805 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** betreffen:

Sonstige Rückstellungen	in TEUR	
	31.12.2017	31.12.2016
Ausstehende Rechnungen	8.607	8.494
Übrige Verpflichtungen	4.369	3.196
Personalverpflichtungen	2.335	2.219
Grunddienstbarkeit (GBBerG)	2.057	2.057
Verpflichtung aus Altlasten	1.886	1.957
Unterlassene Instandhaltung	1.023	2.381
Instandhaltungsmaßnahmen (§ 249 Abs. 2 HGB alter Fassung)	708	708
Altersteilzeitverpflichtungen	113	26
	<b>21.098</b>	<b>21.038</b>

In den sonstigen Rückstellungen sind Verpflichtungen von TEUR 2.901 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 treuhänderung verwalteten 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 TEUR 2.406. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beziffert sich ebenfalls auf TEUR 2.406. 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			Gesamt 31.12.2017 (Vorjahr)
	bis zu einem Jahr (Vorjahr)	von einem bis zu fünf Jahre (Vorjahr)	über fünf Jahre (Vorjahr)	
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.178 (6.646)	0 (0)	0 (0)	7.178 (6.646)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	18.427 (23.663)	59.744 (65.577)	60.170 (52.079)	138.341 (141.319)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.275 (17.513)	0 (0)	0 (0)	9.275 (17.513)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	1.638 (1.718)	0 (0)	0 (0)	1.638 (1.718)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	16.796 (12.936)	114 (0)	0 (0)	16.910 (12.936)
	<b>53.314 (62.476)</b>	<b>59.858 (65.577)</b>	<b>60.170 (52.079)</b>	<b>173.342 (180.132)</b>

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter** (TEUR 138.341, Vj.: TEUR 141.319) betreffen mit

- TEUR 0 (Vj.: TEUR 6.762) Verbindlichkeiten aus Cash Management,
- TEUR 1.170 (Vj.: TEUR 130) Lieferungen und Leistungen,
- TEUR 137.156 (Vj.: TEUR 134.395) Verbindlichkeiten aus Darlehen und
- TEUR 15 (Vj.: TEUR 32) sonstige Verbindlichkeiten.

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** (TEUR 9.275, Vj.: TEUR 17.513) betreffen

- TEUR 3.590 (Vj.: TEUR 9.244) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- TEUR 5.294 (Vj.: TEUR 7.518) Verbindlichkeiten aus Cash Management,
- TEUR 391 (Vj.: TEUR 324) Steuern und
- TEUR 0 (Vj.: TEUR 427) sonstige Verbindlichkeiten.

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

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** (TEUR 16.910, Vj.: TEUR 12.936) werden

- Verbindlichkeiten aus noch nicht verwendeten Fördermitteln von TEUR 15.184 (Vj.: TEUR 11.289) erfasst.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält Einnahmen aus dem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft von TEUR 343, die über die Laufzeit der Transaktionen ertragswirksam aufgelöst werden. Darüber hinaus werden unter anderem das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von TEUR 4.904 erfasst.

### 2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** betragen im Geschäftsjahr 2017 TEUR 135.009 und setzen sich wie folgt zusammen:

Umsatzerlöse	in TEUR	
	2017	2016
Verkehrserlöse	109.837	105.666
davon: Linieneinnahme	94.299	90.824
davon: Ausgleichszahlungen	11.886	11.546
davon: Weitere Verkehrserlöse	3.652	3.296
Leistungen für die Unternehmen der LVB-Gruppe	24.022	24.336
Übrige Umsatzerlöse	1.150	971
	<b>135.009</b>	<b>130.973</b>

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 TEUR 1.545 seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit TEUR 8.637 Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr sowie mit TEUR 3.249 die Erstattungen für Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß §§ 145 ff. SGB IX. Die ausgewiesenen Ausgleichszahlungen wurden auf der Basis vorläufiger Werte ermittelt.

Unter den Leistungen für die LVB-Gruppe sind insbesondere die Erträge aus der Vermietung von Immobilien, der Gestaltung des Fahrpersonals und der Vermietung von Fahrzeugen sowie aus sonstigen Dienstleistungen enthalten.

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Erlöse von TEUR 648. Darin sind Erlöse von TEUR 173 berücksichtigt, welche aus der Schlussrechnung des Vorjahres zur Einnahmeverteilung des MDV resultieren. Die Umsätze wurden ausschließlich im Inland erzielt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von TEUR 56.547 beinhalten im Wesentlichen

- Zahlungen aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag von TEUR 45.000,
- Zahlungen aus Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen von TEUR 2.000,
- Zahlungen aus Verkehrsverträgen von TEUR 2.340,
- projektbezogene Zuschüsse von TEUR 575,
- Auflösung von Rückstellungen von TEUR 2.251,
- periodenfremde Erträge von TEUR 1.075,
- Erträge aus Zuschüssen der Bundesagentur für Arbeit sowie Erstattung von Krankenkassen von TEUR 474,
- Erträge aus dem Abgang des Sonderpostens für Investitionszuschüsse von TEUR 191,
- Erträge aus Schadenersatzleistungen von TEUR 1.385,
- Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen von TEUR 480 und
- Erträge aus dem Abgang von Anlagen von TEUR 99.

Der **Materialaufwand** von TEUR 102.712 beinhaltet im Wesentlichen

- Aufwand für Fahrstrom von TEUR 6.279,
- gruppeninterne Leistungen aus Fahrdienst und Fahrzeugservice von TEUR 43.661 sowie
- Aufwendungen für übrige bezogene Leistungen von TEUR 49.203.

Er enthält daneben periodenfremden Aufwand von TEUR 141.

Die **Personalaufwendungen** von TEUR 42.243 enthalten im Wesentlichen

- Aufwendungen für Löhne und Gehälter von TEUR 34.557,
- soziale Aufwendungen von TEUR 6.148,
- Aufwendungen für Altersversorgung von TEUR 1.039 sowie
- Beiträge zur Berufsgenossenschaft von TEUR 499.

Außerplanmäßige Abschreibungen von TEUR 869 wurden insbesondere auf abgenutzte Gleisanlagen vorgenommen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von TEUR 19.297 enthalten im Wesentlichen

- Aufwendungen aus Wertberichtigungen und Ausbuchungen von Forderungen von TEUR 231,
- Aufwendungen für andere Dienst- und Fremdleistungen von TEUR 3.437,
- Aufwendungen für IT und Kommunikation von TEUR 4.642,
- Aufwendungen für Mieten und Pachten und Betriebs- und Nebenkosten von TEUR 1.499,
- Aufwendungen für Schadenersatz von TEUR 545 und
- periodenfremde Aufwendungen von TEUR 876.

In dem Posten **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** sind TEUR 71 (Vj.: TEUR 137) aus der Abzinsung von Rückstellungen enthalten.

Der Posten für **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** schließt TEUR 618 (Vj.: TEUR 317) für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** berücksichtigen die von den LVB zur Finanzierung des laufenden Betriebes an den MDV gezahlten Beträge von TEUR 627.

Das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung von EUR 364,54 wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die LVV abgeführt. Die LVB schließen das Geschäftsjahr 2017 mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis ab.

## 3 Ergänzende Angaben

### 3.1 Konzernzugehörigkeit

Durch die LVV wird gemäß § 291 Abs. 1 HGB der befreiende Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 aufgestellt. Der für den größten und kleinsten Konsolidierungskreis erstellte Konzernabschluss wird beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht und ist über das Unternehmensregister abrufbar. Es wird daher auf die Aufstellung eines Teilkonzernabschlusses verzichtet. Die LVV ist alleiniger Gesellschafter.

### 3.2 Haftungsverhältnisse

Es bestehen Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB aus einem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft. Die LVB haften für die künftigen Zahlungsverpflichtungen aus einem im Jahr 2005 mit der Skandinaviska Enskilda Banken AB Public Sweden, Stockholm (SEB), abgeschlossenen grenzüberschreitenden Leasinggeschäft mit einem Transaktionsvolumen von TEUR 22.906. Die Zahlungsverpflichtungen sind durch den Kaufpreis abgedeckt, der beim Leasinggeber hinterlegt ist. Zum Bilanzstichtag betragen die ausstehenden Leasingverbindlichkeiten TEUR 19.351 (Vj.: TEUR 20.211). 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.

### 3.3 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2017 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von TEUR 114.227. Im Jahr 2018 ist ein Betrag von TEUR 108.234 fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von TEUR 106.985 gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo beläuft sich auf TEUR 26.149.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2017 an die Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Sachsen, Dresden, Umlagen von 1,2 % und Zusatzbeiträge von 4 % (davon 2 % Arbeitnehmeranteil) der zuzuschusspflichtigen Entgelte aller Beschäftigten geleistet. Die zuzuschusspflichtigen Personalaufwendungen betragen TEUR 30.095. 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.

### 3.4 Angaben zu den Organen

Der **Geschäftsführung** gehörten im Geschäftsjahr an:

- Herr Dipl.-Geogr. Ulf Middelberg,  
Geschäftsführer Markt und Finanzen, Sprecher der Geschäftsführung,
- Herr Michael Halberstadt,  
Geschäftsführer Personal und Fahrservice, Arbeitsdirektor, und
- Herr Dipl.-Ing. (FH) Ronald Juhrs,  
Geschäftsführer Technik und Betrieb, Betriebsleiter.

Im Geschäftsjahr 2017 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*	Altersversorgung (Beitrags-) Aufwand	Im Geschäftsjahr 2017 gezahlte Beträge	
								Gesamtvergütung	davon erfolgsabhängige Vergütung
Ulf Middelberg	215	12	28	255	0	A	30	255	28
Ronald Juhrs	215	11	28	254	0	A + B	35	254	28
Michael Halberstadt	180	9	30	219	0	A	30	192	3
	<b>610</b>	<b>32</b>	<b>86</b>	<b>728</b>	0		<b>95</b>	<b>701</b>	<b>59</b>

\* A – beitragsorientierte Leistungszusage, B – Zusatzversorgungskasse

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betragen TEUR 370. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind TEUR 6.897 zurückgestellt.

Der **Aufsichtsrat** besteht aus folgenden Mitgliedern:

<b>Anteilseignervertreter</b>	
Dr. Norbert Menke Vorsitzender des Aufsichtsrates	Sprecher der Geschäftsführung, LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH
Dorothee Dubrau	Bürgermeisterin und Beigeordnete für Stadtentwicklung und Bau, Stadt Leipzig
Axel Dyck (ab dem 1. November 2017)	Geschäftsführer, FCB Fachbüro für Consulting und Bodenmechanik GmbH
Stefan Georgi	Lehrer für Mathematik, Sächsische Bildungsagentur
William Grosser	Rentner
Peggy Liebscher (bis zum 30. September 2017)	Referentin im Stab Politische Planung, Bundeskanzleramt
Manfred Rauer	Rentner
Konrad Riedel	Rentner
Franziska Riekewald	Mitarbeiterin im Marketing, PITSID Leipzig GmbH
Michael Schmidt	Fraktionsreferent, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat Leipzig
Daniel von der Heide	Geschäftsführer, Konsum Leipzig Handels- und Dienstleistungsgesellschaft mbH
<b>Arbeitnehmervertreter</b>	
Ines Kuche Stellvertretende Vorsitzende	Bezirksgeschäftsführerin, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bezirk Leipzig – Nordsachsen
Renate Backmann	Fahrlehrerin und Ausbilderin (Kraftverkehrsmeisterin) sowie Betriebsratsvorsitzende, LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH
Gerd Doepelheuer	Landesbezirksfachbereichsleiter Verkehr, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Landesbezirk Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
Sven Grossert	Kombifahrer, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH
Jens Herrmann-Kambach	Betriebsrat, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Bernd Hoffmann	Technischer Koordinator, IFTEC GmbH & Co. KG
André Luck	Schichtleiter Verkehrssteuerung, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Simone Merkel	Leiterin Personaleinsatz, LeoBus GmbH
Ronald Petzold	Fachverantwortlicher für Betriebliches Gesundheitsmanagement, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Klaus Schwill	Volljurist, Bereichsleiter Recht, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Landesbezirk Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen



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

in EUR

Anteilseignervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Dr. Norbert Menke Vorsitzender des Aufsichtsrates	1.000,00	2.250,00
Dorothee Dubrau	1.000,00	1.250,00
Axel Dyck	166,67	750,00
Stefan Georgi	1.000,00	1.875,00
William Grosser	1.000,00	2.000,00
Peggy Liebscher	750,00	1.500,00
Manfred Rauer	1.000,00	2.000,00
Konrad Riedel	1.000,00	2.000,00
Franziska Riekewald	1.000,00	1.625,00
Michael Schmidt	1.000,00	2.125,00
Daniel von der Heide	1.000,00	2.125,00
	<b>9.917</b>	<b>19.500</b>

in EUR

Arbeitnehmervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Ines Kuche Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende	1.000,00	2.125,00
Renate Backmann	1.000,00	2.000,00
Gerd Doepelheuer	1.000,00	1.625,00
Sven Grossert	1.000,00	2.125,00
Jens Herrmann-Kambach	1.000,00	1.875,00
Bernd Hoffmann	1.000,00	2.375,00
André Luck	1.000,00	2.875,00
Simone Merkel	1.000,00	2.000,00
Ronald Petzold	1.000,00	2.125,00
Klaus Schwill	1.000,00	1.500,00
	<b>10.000</b>	<b>20.625</b>

### 3.5 Abschlussprüferhonorar

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

### 3.6 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

#### Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (§ 267 Abs. 5 HGB)

	2017	2016
Mitarbeiter Kerngeschäft	668	666
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	461	478
Mitarbeiter Service und Management	230	228
	<b>898</b>	<b>894</b>

Die genannten durchschnittlichen Beschäftigtenzahlen enthalten auch befristet Beschäftigte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Rahmen eines Minijobs geringfügig beschäftigt werden.

### 3.7 Anteilsbesitz

#### Verbundene Unternehmen

	Abkürzung	Gesellschafter	Anteil am gezeichneten Kapital	Eigenkapital	Ergebnis
			%	TEUR	TEUR
LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH, Leipzig	LAB	LVB	100,00	252	52
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig	LSB	LVB	100,00	446	176
LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig	LTB	LVB LeoBus	100,00 <sup>1</sup>	960	154
Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig <sup>2</sup>	LSVB	LVB	100,00	354	117
LeoBus GmbH, Leipzig	LeoBus	LVB	100,00	2.122	156
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig <sup>3</sup>	IFTEC	LVB Siemens AG	50,00	8.714	1.358
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	LVB Stadtwerke <sup>4</sup>	10,00	42	1

#### Beteiligungen

	Abkürzung	Gesellschafter	Anteil am gezeichneten Kapital	Eigenkapital	Ergebnis
			%	TEUR	TEUR
LIB Verwaltungs-GmbH, Leipzig	LIBV	LVB Siemens AG	50,00	26	1
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) <sup>5</sup>	MDV	LVB andere	17,55	461	0
beka GmbH, Köln <sup>5</sup>	beka	LVB andere	0,47	1.123	140

<sup>1</sup> 25,00 % direkt, 100,00 % von 75,00 % über LeoBus

<sup>2</sup> Ergebnisabführungsvertrag mit der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

<sup>3</sup> Stimmrechtsmehrheit der Vertreter der LVB im Aufsichtsrat

<sup>4</sup> Stadtwerke Leipzig GmbH, Leipzig

<sup>5</sup> Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016

## 4 Nachtragsbericht

Am 5. Februar 2018 wurde zwischen den LVB als Organträger und den LAB, der LeoBus sowie den LSB als Organgesellschaften jeweils ein Ergebnisabführungsvertrag geschlossen. Diese Verträge haben eine Laufzeit von fünf Jahren und verlängern sich um jeweils ein Jahr, sofern sie nicht sechs Monate vor Ablauf gekündigt werden. Sie werden mit der Eintragung in das Handelsregister wirksam und wirken auf den Beginn des Geschäftsjahres der Organgesellschaft zurück, in welchem die Eintragung erfolgt. Die Ergebnisabführungsverträge sind noch nicht im Handelsregister eingetragen.

Weitere 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 2018

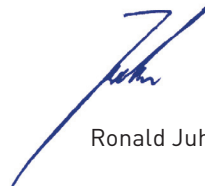
Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Michael Halberstadt



Ronald Juhrs

# Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2017

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2017
	01.01.2017	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	11.383	784	2	1.512	13.677
2. Geleistete Anzahlungen	1.743	871	22	-1.402	1.190
	<b>13.126</b>	<b>1.655</b>	<b>24</b>	<b>110</b>	<b>14.867</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	131.702	1.314	159	703	133.560
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	524.835	12.543	1.388	8.729	544.719
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	388.994	1.591	6.169	85	384.501
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	45.696	294	216	43	45.817
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	22.847	4.707	597	604	27.561
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.138	26.698	354	-10.274	55.208
	<b>1.153.212</b>	<b>47.147</b>	<b>8.883</b>	<b>-110</b>	<b>1.191.366</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5.674	127	0	0	5.801
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.450	0	683	0	2.767
3. Beteiligungen	35	0	0	0	35
	<b>9.159</b>	<b>127</b>	<b>683</b>	<b>0</b>	<b>8.603</b>
	<b>1.175.497</b>	<b>48.929</b>	<b>9.590</b>	<b>0</b>	<b>1.214.836</b>

in TEUR

01.01.2017	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen		Buchwerte	
			31.12.2017	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2016
7.698	1.297	0	8.995	4.682	3.685	
0	0	0	0	1.190	1.743	
<b>7.698</b>	<b>1.297</b>	<b>0</b>	<b>8.995</b>	<b>5.872</b>	<b>5.428</b>	
32.321	3.610	111	35.820	97.740	99.381	
311.785	16.515	614	327.686	217.033	213.050	
247.917	17.857	6.169	259.605	124.896	141.077	
22.068	2.236	211	24.093	21.724	23.628	
15.595	1.572	584	16.583	10.978	7.252	
0	0	0	0	55.208	39.138	
<b>629.686</b>	<b>41.790</b>	<b>7.689</b>	<b>663.787</b>	<b>527.579</b>	<b>523.526</b>	
0	0	0	0	5.801	5.674	
0	0	0	0	2.767	3.450	
0	0	0	0	35	35	
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.603</b>	<b>9.159</b>	
<b>637.384</b>	<b>43.087</b>	<b>7.689</b>	<b>672.782</b>	<b>542.054</b>	<b>538.113</b>	

### **Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung und Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Leipzig, den 28. Februar 2018

**Deloitte GmbH**  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

  
(Drüppel)  
Wirtschaftsprüfer

  
(Schrader)  
Wirtschaftsprüfer



## Impressum

### Herausgeber

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

### Verantwortlich

Ulf Middelberg (Geschäftsführer Markt und  
Finanzen, Sprecher der Geschäftsführung),  
Michael Halberstadt  
(Geschäftsführer Personal und Fahrservice,  
Arbeitsdirektor),  
Ronald Juhrs  
(Geschäftsführer Technik und Betrieb)

### Konzept und Gestaltung

Centralgestalt GmbH  
www.centralgestalt.de

### PDF-Download

[www.L.de/geschaeftsbericht](http://www.L.de/geschaeftsbericht)