

Jahresabschluss 2016

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

		2016	2015	2014
Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme	%	24,2	25,4	26,3
Deckung der langfristigen Aktiva durch Eigenkapital	%	25,3	26,3	27,1
Deckung der langfristigen Aktiva durch langfristig verfügbare Mittel	%	74,6	75,8	73,7
Erhaltene zweckgebundene Fördermittel für Investitionen	TEUR	25.721	38.020	16.252
Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger	TEUR	49.389	48.750	47.703
Umsatzerlöse	TEUR	130.973	107.213	103.347
Betriebsergebnis*	TEUR	3.070	2.456	1.476
Beteiligungsergebnis	TEUR	1.003	2.541	3.309
Finanzergebnis	TEUR	-3.973	-4.748	-4.690
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	TEUR	0	0	0
Kostendeckungsgrad gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	%	73,5	72,4	72,2
Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	TEUR	-21.499	-22.959	-35.793
Investitionen	TEUR	63.234	56.818	46.589
Anzahl Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt		894	872	874

* Ergebnis nach Steuern abzüglich Finanz- und Beteiligungsergebnis

Plan/Ist-Vergleich

	Plan 2016	Ist 2016	Abweichung
Erlöse Linienverkehr § 42 PBefG	89.220	90.824	1.604
Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr	8.554	8.416	-138
Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach § 148 Abs. 3 SGB IX	3.750	3.130	-620
Erträge gemäß § 43 und § 46 PBefG	540	428	-112
Sonstige Verkehrserlöse	3.720	2.868	-852
Umsatzerlöse mit Tochtergesellschaften	13.412	14.601	1.189
Erlöse aus Vermietung, Verpachtung und Nutzung	9.554	9.809	255
Sonstige Umsatzerlöse	480	897	417
Erlöse aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag und Verkehrsbedienungsverträgen	49.547	49.389	-158
Sonstige Erträge	3.963	9.371	5.408
Materialaufwand	102.770	101.969	-801
Personalaufwand	40.066	40.933	867
Abschreibungen	23.633	23.930	297
Zinsaufwand	5.562	4.340	-1.222
Investitionen	54.448	63.234	8.786

Inhaltsverzeichnis

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2016	Seite	2
Lagebericht	Seite	5
Bilanz	Seite	22
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite	24
Anhang	Seite	25
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite	38
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	Seite	40

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2016

der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2016 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 vergangenen Jahr sind zwei Mitglieder aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Die vollzählige Besetzung ist mit einem gewählten Ersatzmitglied sowie einem durch das Gericht bestellten Mitglied unverzüglich wieder hergestellt worden.

Im Geschäftsjahr 2016 haben vier ordentliche Sitzungen sowie zwei außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats stattgefunden. Weiterhin wurde eine Klausurtagung abgehalten, in der sich der Aufsichtsrat erstmalig umfassend mit den Bedürfnissen an Mobilität durch eine wachsende Stadt beschäftigt hat.

Themenschwerpunkte waren dabei vor allem:

1. Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015
2. Wirtschaftsplanung für 2017 sowie mittelfristige Wirtschaftsplanung für 2018 ff. der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und die LVB-Gruppenplanung für diesen Zeitraum
3. Berichterstattung über die wirtschaftliche Lage der Gruppe der Leipziger Verkehrsbetriebe
4. Fortlaufende Berichterstattung zum Risikomanagement
5. Geschäftsführerangelegenheiten der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH sowie deren Tochtergesellschaften
6. Fortführung der Investitionsoffensive in Abstimmung mit der Leipziger Gruppe, insbesondere der Um- und Neubau des Betriebshofes Dölitz, die Fahrzeugbeschaffung und die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Nahverkehrsinfrastruktur
7. Abschlussbericht zum Projekt „Technisches Zentrum Heiterblick“
8. Unternehmensbenchmarkprozess sowie Ergebnisbericht des zeitweiligen Ausschusses „Struktur LVB-Gruppe“
9. Perspektiven der ÖPNV-Finanzierung
10. Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Stadt, insbesondere Fahrgastgewinnung
11. Anpassungen des MDV-Tarifes und des Haustarifes der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH zum 1. August 2017
12. Begleitung wesentlicher Umsetzungsprojekte aus Fokus 25 zum integrierten Mobilitätsdienstleister, u. a. das Projekt „Leipzig mobil“ und das Konzernprojekt „Elektromobilität“
13. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Leipzig
14. Gesellschafterangelegenheiten Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)

Darüber hinaus besteht ein Präsidial- und Beteiligungsausschuss (inklusive Findungskommission), welcher im Geschäftsjahr 2016 zu acht Sitzungen zusammen kam. Des Weiteren besteht ein Finanz- und Bauausschuss, welcher im Geschäftsjahr 2016 zu vier Sitzungen zusammen kam. Außerdem bestand ein zeitweiliger Ausschuss „Struktur der LVB-Gruppe“, welcher im Geschäftsjahr 2016 zu vier Sitzungen zusammen kam.

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 2016 sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016 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.

Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht der Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Leipzig über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2016 sowie des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2016 zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016 festzustellen und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016 zu genehmigen.

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

Leipzig, 18. Mai 2017



Dr. Norbert Menke
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

1 Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

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

Die Leipziger Verkehrsbetriebe 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 Verkehrsbetriebe stellen mit ihren Angeboten eine attraktive und umweltschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und sind der **multimodale Mobilitätsdienstleister** in Leipzig. Für die gestiegenen und anspruchsvollen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen bieten die Verkehrsbetriebe 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.

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

Die **Finanzierung** der Verkehrsbetriebe 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. Obwohl die Fördermittelsituation, wie in der gesamten Branche, angespannt ist, gelang es den Verkehrsbetrieben, die Förderquote erneut auf hohem Niveau zu halten. Es ist existenziell für den Erhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur und Attraktivität des Nahverkehrs in einer wachsenden Stadt, diese öffentlichen Mittel auf Landesebene dauerhaft und zweckgebunden bereitzustellen. Die sich abzeichnende Konzentration der Bevölkerung auf Metropolregionen stellt einen Ausnahmetatbestand dar und erfordert eine deutlich stärkere Förderung von Wachstumsinvestitionen.

Zugleich konnte der kommunale Finanzierungsbeitrag innerhalb der Leipziger Gruppe durch die Verkehrsbetriebe in den vergangenen Jahren abgesenkt und auf diesem Niveau gehalten werden. Der mit der LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig (nachfolgend Stadtholding) und der Stadt Leipzig geschlossene VLFV umfasst für das Bedienebiet der Stadt Leipzig ein Volumen von Mio. EUR 45,0. Darüber hinaus erhielten die Verkehrsbetriebe Mio. EUR 2,0 Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen aus der Investitions offensive.

1.2 Ziele und Strategien

Die Leipziger Verkehrsbetriebe folgen ihrer Unternehmensstrategie „**Fokus 25 – Moderne Mobilität für Leipzig**“. 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 Betrag 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. Mittelfristig soll der Leipziger ÖPNV-Anteil auf 25 % gesteigert werden. Um diesem ehrgeizigen Ziel Rechnung zu tragen, wurden im Geschäftsjahr zahlreiche Maßnahmen unter der Devise „**Wir gewinnen mehr Fahrgäste**“ konzipiert und umgesetzt. Im Rahmen mehrerer Workshops wurde eine Vielzahl von Mitarbeitern und Führungskräften von der Ideensammlung bis zur Umsetzung beteiligt.

Den **Wandel der Mobilitätsbedürfnisse** der Menschen zu begleiten und ihnen adäquate Angebote zu unterbreiten, ist und bleibt Anspruch der Leipziger Verkehrsbetriebe. Dies folgt der zielstrebigem 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. Mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum (STEP) begann im Jahr 2016 die Entwicklung von Mobilitätsszenarien, 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 steht ebenso im Fokus wie die Erhöhung von Pünktlichkeit und Anschlussicherheit.

Die zunehmende **Konzentration auf den urbanen Lebensraum** stellt im Freistaat Sachsen insbesondere die Städte Dresden und Leipzig vor neue Herausforderungen und kennzeichnet einen Ausnahmestandort in der jüngeren Geschichte der beiden Metropolen. Im Freistaat Sachsen beschäftigt sich seit 2015 eine Strategiekommision mit der Frage, wie der ÖPNV in Sachsen zukünftig ausgestaltet sein kann. Ihr gehören auch die Verkehrsbetriebe an. Bis 2019 werden Zukunftsfragen diskutiert, Strategien entwickelt und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Die Straßenbahnen der Verkehrsbetriebe bilden mit ihrer langen Tradition das **Rückgrat der Elektromobilität** in Leipzig. Dieses wird nun bewusst weiter gestärkt, da nur mit der Straßenbahn die steigenden Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Stadt befriedigt werden können. Zusammen mit emissionsarmen Diesel- und Hybridbussen sind sie zentrales Element der innerstädtischen Fortbewegung.

Gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen engagieren sich die Verkehrsbetriebe in einer bundesweiten Infrastrukturinitiative und zeigen politischen Entscheidern auf Bundes- und Landesebene Investitionsbedarfe auf. Durch diese Vernetzung und das Hinwirken auf eine bedarfsgerechte Verteilung von staatlichen Mitteln vertreten sie auch die Interessen der Stadt Leipzig.

Mit der Einführung von **Leipzig mobil** und der Errichtung von Mobilitätsstationen gestalten die Leipziger Verkehrsbetriebe bereits heute den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse mit. Die sich abzeichnenden Trends und technischen Innovationen werden nicht nur die Nachfrage nach Mobilitätsprodukten weiter verändern, vielmehr beflügeln sie auch 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. Die im Vorjahr implementierte intermodale Smartphone-Applikation „Leipzig mobil“ wurde weiterentwickelt und bietet nun eine noch einfachere Bedienung durch den Kunden. Zudem bescheinigt seit diesem Jahr das Zertifikat „Blauer Engel“ den Verkehrsbetrieben und ihren Kunden den ökologisch sinnvollen Ansatz. Die so entstandene Mobilitätsplattform verknüpft ein Verkehrsmanagement- mit einem Bezahlssystem und trägt so zur 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 Leih-

auto, aus einer Hand sichergestellt. Darüber hinaus ermöglicht diese neue Interaktivität den Verkehrsbetrieben, ihr Produktportfolio noch stärker auf die Kundenbedürfnisse auszurichten. Die Plattform „Leipzig mobil“ eröffnet den Verkehrsbetrieben 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.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die **gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen** für die Verkehrsbetriebe haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert. Der Sachverständigenrat bezeichnet die Entwicklung der deutschen Wirtschaft als „kräftig wachsend“ und spricht insgesamt von einer „guten Lage auf dem Arbeitsmarkt“. Auch die Unternehmen der Region Leipzig gehen von unverändert guten Wachstumsaussichten aus. Für Leipzig wird, in Anlehnung an die Bevölkerungsprognose des Amtes für Statistik und Wahlen, ein weiterer Anstieg über das Jahr 2017 hinaus sowie ein anhaltender Zuwachs an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten erwartet. 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 begrenzt abrufbaren Fördermittel für den ÖPNV sowie der unverändert hohe Investitionsbedarf im Geschäftsjahr und in den Folgejahren stellen die Verkehrsbetriebe weiterhin vor große Herausforderungen.

Die Unternehmen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) befördern jährlich rund 225 Mio. Fahrgäste. Damit erfreute sich der **ÖPNV in der Region** Leipzig/Halle weiterhin großer Beliebtheit. Die Leipziger Verkehrsbetriebe konnten die Zahl der Fahrgäste im abgelaufenen Geschäftsjahr um 7,3 % steigern. Damit setzt sich die positive Entwicklung fort, obwohl die Steigerungen bei regulierten Energiekostenbestandteilen, Personalaufwendungen sowie Finanzierungsbelastungen aus der steigenden Investitionstätigkeit in der Vergangenheit trotz erheblicher Konsolidierungsanstrengungen zu großen Teilen an die Kunden weitergegeben werden mussten. Die Herausforderung bleibt in Zukunft, die eigene Effizienz in der Angebotserbringung weiter zu erhöhen und damit einen entscheidenden Anteil an der Kompensation zu erwartender extern bedingter Kostensteigerungen zu tragen.

Planungssicherheit ist hinsichtlich der Beauftragung der Verkehrsleistung gegeben. Mit Beschluss des Leipziger Stadtrats vom 28. Oktober 2009 erhielten die Verkehrsbetriebe eine **Betrauerung** 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 Verkehrsbetriebe mit Gesellschafterweisung vom 16. Dezember 2013 ergänzend zur bisherigen Betrauerung 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 Verkehrsbetriebe jeweils jährlich einen Finanzierungsbetrag direkt von der Stadt Leipzig.

2.2 Geschäftsverlauf

Mit dem Ziel, die Kunden dauerhaft für die ÖPNV-Leistungen zu gewinnen, folgen die Leipziger Verkehrsbetriebe konsequent ihrer Wachstumsstrategie. Durch gezielte Tarifmaßnahmen wurde die Attraktivität der Abo-Produkte noch einmal erhöht. Damit konnte die **Zahl der Stammkunden erneut gesteigert** werden. Die Gesamtzahl erreichte (ohne Studenten) im Dezember 2016 erstmals einen Wert von knapp 98.000 (nach 90.520 im Dezember 2015). Damit hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr die Dynamik mit einem Zuwachs von 8,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum abermals deutlich verstärkt. Ein zunehmend wachsender Anteil der Leipziger sieht im Abonnement eine dauerhafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Zum 1. August 2016 haben die Unternehmen im MDV – und damit auch die Verkehrsbetriebe – ihre **Tarife angepasst**. Der 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 Belastung aus der Investitions-offensive. Die derzeitige Kostenentwicklung kann durch Produktivitätssteigerungen lediglich gedämpft, aber nicht vollständig gedeckt werden.

Während der Schwerpunkt der Tarifierpassung im Segment der Barzeittarife (Wochen- und Monatskarten) lag, konnte im Jahr 2016 für die Einzelfahrkarte Kurzstrecke auf eine Preisanpassung verzichtet werden. Die Preisanpassungen im ABO-Segment fielen deutlich unterdurchschnittlich aus. Neu eingeführt wurde das ABO Senior 10 Uhr, das eine zeitlich eingeschränkte Gültigkeit mit einem attraktiven Preis verbindet.

Im Rahmen einer **Angebotsinitiative** wurde im November des Vorjahres der Zehn-Minuten-Takt bei den Straßenbahnen an Samstagen mit hohem Zuspruch eingeführt. Darüber hinaus wurde auch das Angebot auf einigen Buslinien erweitert und damit die Qualität der Leistung gesteigert. Im Geschäftsjahr wurde das Angebot abermals weiter optimiert. Den Schwerpunkt bildeten Veränderungen im Abend-, Nacht- sowie Wochenendfrühverkehr. Dabei wurden die Sammelschlüsse am Hauptbahnhof in zwei Gruppen aufgeteilt, wodurch nun alle 30 Minuten ein Verkehrsangebot zur Verfügung steht und damit insbesondere auf den zentrumsnahen Linien eine Taktverdichtung erreicht werden konnte. Diese Maßnahmen tragen maßgeblich zur Attraktivität des Leistungsangebotes und damit zur Steigerung der Anzahl der Fahrgäste bei.

Bereits zum dritten Mal in Folge konnten die Leipziger Verkehrsbetriebe ihren Titel und ihre Führungsposition beim nationalen Ranking **„Service-Champion“**, welches von den Kooperationspartnern ServiceValue GmbH, Goethe-Universität Frankfurt am Main und der Tageszeitung DIE WELT veranstaltet wird, erfolgreich verteidigen. Im Gesamtvergleich konnte erstmals eine Silbermedaille erreicht werden. Im Branchenvergleich belegten die Verkehrsbetriebe wiederholt den ersten Platz. Im Mittelpunkt der Befragung standen die Kundenzufriedenheit durch Hilfsbereitschaft, Beratungsqualität und serviceorientierte Atmosphäre.

2.3 Ertragslage

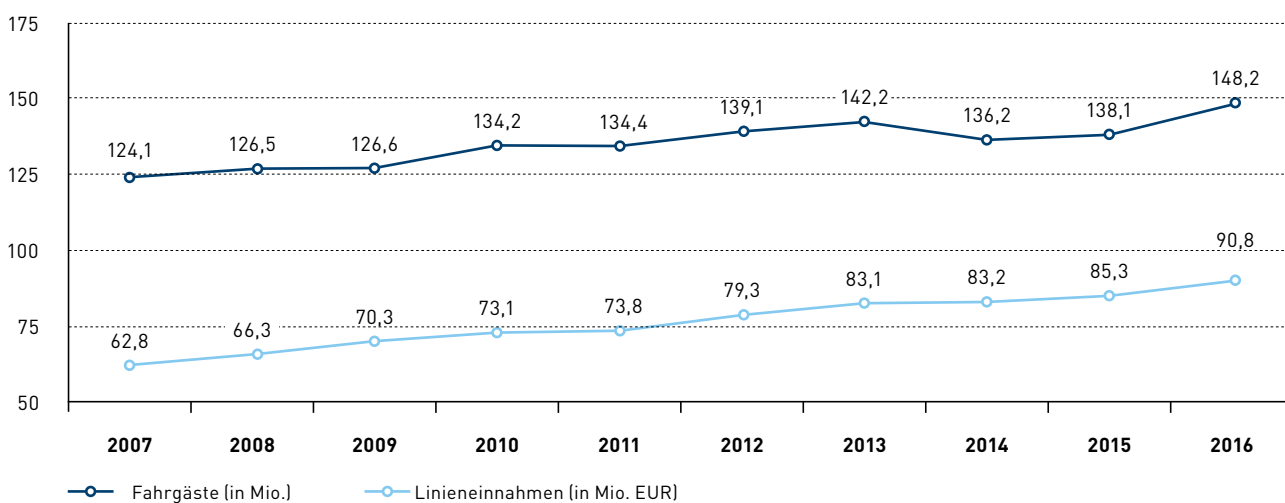
Die Ertragslage des abgelaufenen Geschäftsjahres ist durch den Eintritt in die Marktphase der Unternehmensstrategie „Fokus 25“ gekennzeichnet und stellt sich wie folgt dar:

Betriebliche Erträge	in Mio. EUR		
	2016	2015	Veränderung
Verkehrserlöse	105,7	101,3	4,4
Leistungen für Unternehmen der Leipziger Verkehrsbetriebe	24,3	5,9	18,4
Übrige Umsatzerlöse	1,0	0,0	1,0
Umsatzerlöse	131,0	107,2	23,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	0,2	0,2	0,0
Zahlungen aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag für das Bediengebiet der Stadt Leipzig	45,0	45,0	0,0
Zahlungen aus Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen	2,0	1,0	1,0
Zahlungen aus übrigen Verkehrsverträgen	2,4	2,8	-0,4
Sonstige betriebliche Erträge	9,4	23,3	-13,9
	190,0	179,5	10,5

Die Steigerung der **Verkehrserlöse** auf Mio. EUR 105,7 im Jahr 2016 und damit um 4,3 % gegenüber dem Vorjahr ist der positiven Fahrgastentwicklung, aber auch vielfältigen Angebots- und Tarifmaßnahmen zu verdanken. Die Entwicklung der von den Verkehrsbetrieben erzielten Verkehrserlöse ist dabei durch eine Reihe von zum Teil gegenläufig wirkenden Effekten geprägt.

Die Linieneinnahme als wesentlicher Teil der Verkehrserlöse betrug im Jahr 2016 Mio. EUR 90,8 und lag damit Mio. EUR 5,5 über dem Vorjahr und Mio. EUR 1,6 über dem Plan. Zum einen konnten die wirtschaftlich notwendigen, im Jahr 2016 wirkenden Tarifanpassungen aus 2015 und 2016 vollständig durchgesetzt werden, zum anderen trug das über den Erwartungen liegende Wachstum des Fahrgastaufkommens zur steigenden Linieneinnahme bei.

Entwicklung der Fahrgäste und Linieneinnahme



Im Geschäftsjahr konnten die Leipziger Verkehrsbetriebe **148,2 Mio. Fahrgäste** von ihren Angeboten überzeugen und damit 10,1 Mio. Fahrgäste mehr als im Vorjahr befördern. Insbesondere die Zahl der Stammkunden konnte durch verbesserte Angebote und innovative Tarifprodukte unterstützt durch Marketingmaßnahmen um 8,3 % gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Die Anzahl der insgesamt beförderten Fahrgäste wuchs um 7,3 %. Die Wachstumsrate der Fahrgäste war somit deutlich höher als die Wachstumsrate der Leipziger Bevölkerung, die zuletzt bei 2,1 % lag. Zu diesem Erfolg trugen an den Kundenbedürfnissen ausgerichtete Angebote (z. B. die Einführung des Zehn-Minuten-Takts an Samstagen im November 2015 und das Angebot an Sonderlinien zu zahlreichen Großveranstaltungen wie dem Katholikentag 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- und Leipzig-Pass-Mobilcard-Nutzer, es wirkten sich aber auch Kalendereffekte auf die Nutzungshäufigkeiten aus (Schaltjahr, weniger Wochenfeiertage). Damit resultieren rund 3 Mio. zusätzliche Fahrgäste aus dem städtischen Bevölkerungswachstum und in etwa 7 Mio. Fahrgäste aus eigenen Anstrengungen.

In den Verkehrserlösen sind Erlöse aus neuen innovativen Mobilitätsprodukten enthalten, die in ihrer Höhe jedoch noch nicht den Erwartungen für 2016 entsprachen. Gegenläufig wirkten ferner geringere Ausgleichszahlungen für Fahrgeldausfälle, die sich vorwiegend aus der im Jahr 2016 erhobenen geänderten Schwerbehindertenquote ergaben. Diese Sachverhalte zehrten im Wesentlichen die über Plan liegende zusätzliche Linieneinnahme auf, sodass die Verkehrserlöse insgesamt um Mio. EUR 4,4 über dem Vorjahr und auf dem Planniveau liegen.

Die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Umsatzerlöse resultieren in Teilen auch aus der Anwendung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG), wodurch Erlöse aus der Vermietung von Liegenschaften an Tochtergesellschaften und anderen Leistungen im Geschäftsjahr nicht mehr unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

Unter Berücksichtigung der Umgliederungen aufgrund des BilRUG von sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse sind die **sonstigen betrieblichen Erträge** gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 2,9 gestiegen. Diese resultieren im Wesentlichen aus dem Verkauf einer nicht betriebsnotwendigen Liegenschaft. Darüber hinaus erhielten die Verkehrsbetriebe Zuschüsse des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) zur Durchführung von kundenspezifischen Maßnahmen und für Vorhaben zur Lärmprävention. Im Geschäftsjahr wurden Schadenersatzforderungen gegenüber einem Lieferanten im Rahmen eines Vergleichs durchgesetzt, wodurch zusätzliche Erträge vereinnahmt werden konnten.

Den betrieblichen Erträgen stehen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

Betriebliche Aufwendungen		in Mio. EUR	
	2016	2015	Veränderung
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9,6	9,7	-0,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	92,4	85,8	6,6
Materialaufwand	102,0	95,5	6,5
Löhne und Gehälter	33,6	31,9	1,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	7,3	7,1	0,2
Personalaufwand	40,9	39,0	1,9
Abschreibungen	23,9	23,8	0,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	20,0	18,8	1,2
	186,8	177,1	9,7

Der Anstieg im **Materialaufwand** gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen bedingt durch die im Rahmen der erstmaligen Anwendung des BilRUG erfolgte Umgliederung von Aufwendungen für die Instandhaltung von Liegenschaften aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Darüber hinaus führte die Beseitigung von vermehrt aufgetretenen Schäden an eigenen Gebäuden zu einer Ergebnisbelastung. Im Geschäftsjahr wurden sämtliche Leistungsbeziehungen innerhalb der Unternehmensgruppe der Leipziger Verkehrsbetriebe überarbeitet und auf Basis einer einheitlichen Verrechnungssystematik neu bewertet.

Die gegenüber dem Vorjahr höheren **Personalaufwendungen** resultieren aus der Überführung von Mitarbeitern aus Tochtergesellschaften in die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, welche erstmalig ganzjährig aufwandswirksam ist. Mehraufwendungen entstanden darüber hinaus durch die tarifvertraglich geregelte Erhöhung der Vergütung der Mitarbeiter.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen aufgrund ausgebuchter Forderungen für Ausgleichszahlung. Korrespondierend zu den im Zuge einer außergerichtlichen Einigung mit einem Lieferanten vereinnahmten Erträgen aus Schadenersatzzahlungen wurden die daraus resultierenden anteiligen Ansprüche Dritter aufwandswirksam zurückgestellt. Gegenläufig wirken Umgliederungen infolge der Anwendung des BilRUG.

Die **Abschreibungen** stiegen im Geschäftsjahresvergleich moderat an. Trotz einer hohen Investitionstätigkeit konnte durch eine anhaltend hohe Förderquote der Anstieg gedämpft werden. Darüber hinaus fielen für noch nicht abgeschlossene Investitionsprojekte keine Abschreibungen an.

Das **Beteiligungsergebnis** für das Geschäftsjahr 2016 setzt sich vor allem aus Erträgen aus Anteilen an der LeoBus GmbH, Leipzig (nachfolgend LeoBus), von Mio. EUR 1,4 zusammen.

Das **Zinsergebnis** ist einmalig durch eine Änderung der Berechnung der Rückstellung für Pensionen geprägt und stellt sich gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 0,8 besser dar.

Infolge anhaltend hoher Konsolidierungsbemühungen konnten die in den Vorjahren gebildeten Rücklagen unangetastet bleiben, da ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt wurde. Das Jahresergebnis von EUR 315,91 wird gemäß dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag an die Gesellschafterin abgeführt.

2.4 Finanzlage

Zur langfristigen Unternehmensfinanzierung wurden im Geschäftsjahr Gesellschafterdarlehen von Mio. EUR 28,0 aufgenommen. Die kurzfristige Liquiditätssicherung erfolgte über das konzerninterne Cash-Management-System mit der Stadtholding. Den Verkehrsbetrieben wurde im Rahmen des Cash Managements eine reguläre Kreditlinie von Mio. EUR 36,0 eingeräumt, welche zum Bilanzstichtag mit Mio. EUR 6,8 in Anspruch genommen worden ist. Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2016 Verbindlichkeiten bzw. Forderungen der Verkehrsbetriebe aus dem Cash Pooling gegenüber Tochter- und Enkelunternehmen von Mio. EUR 7,5 beziehungsweise Mio. EUR 2,9. Zur Durchführung von Investitionen flossen im Geschäftsjahr Fördermittel von Mio. EUR 26,6.

Der Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit (Mio. EUR –21,5) ist im Vergleich zum Vorjahr um Mio. EUR 1,5 gestiegen, wobei sich der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit um circa Mio. EUR 0,1 verringerte. Den Auszahlungen für Sachanlagen in Höhe von circa Mio. EUR 61,3 standen unter anderem Einzahlungen aus Abgängen von Sach- und Finanzanlagen von circa Mio. EUR 2,4 und erhaltene Zinsen und Dividenden von circa Mio. EUR 3,6 gegenüber. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit verringerte sich um circa Mio. EUR 7,9 auf Mio. EUR 85,1. Der langfristigen Unternehmensfinanzierung durch die oben genannten Gesellschafterdarlehen standen planmäßige Tilgungen von Mio. EUR 14,8 und Zinszahlungen von Mio. EUR 4,0 gegenüber.

2.5 Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Geschäftsjahr um Mio. EUR 25,8.

Die im Jahr 2016 getätigten Investitionen in die Liegenschaften (Betriebshöfe Dölitz und Paunsdorf) und in die Infrastruktur der Verkehrsbetriebe sowie die geleistete Anzahlung für die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen führten zu einer Erhöhung des Sachanlagevermögens um Mio. EUR 18,3.

Vermögenslage	in Mio. EUR	
	31.12.2016	31.12.2015
Aktiva		
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	5,4	3,6
II. Sachanlagen	523,5	505,2
III. Finanzanlagen	9,2	9,8
	538,1	518,6
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte	0,1	0,2
II. Forderungen	23,2	16,3
III. Liquide Mittel	0,3	0,7
	23,6	17,2
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	0,1	0,2
	561,8	536,0

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

Der Anstieg des Umlaufvermögens um Mio. EUR 6,4 resultiert im Wesentlichen aus höheren Forderungen aus Fördermitteln. Gegenläufig wirken Forderungen gegen verbundene Unternehmen, welche aus der geänderten Leistungsabrechnung mit den Tochterunternehmen resultieren.

Vermögenslage		in Mio. EUR	
	31.12.2016	31.12.2015	
Passiva			
A. Eigenkapital	136,1	136,1	
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	213,1	201,3	
C. Rückstellungen			
I. Rückstellungen für Pensionen	6,5	6,5	
II. Steuerrückstellungen	0,1	0,1	
III. Sonstige Rückstellungen	21,0	20,6	
	27,6	27,2	
D. Verbindlichkeiten			
1. Kurzfristige Verbindlichkeiten	62,5	60,2	
2. Mittel- und langfristige Verbindlichkeiten	117,6	106,4	
	180,1	166,6	
E. Passive Rechnungsabgrenzung	4,9	4,8	
	561,8	536,0	

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

Stichtagsbedingt werden höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Diese resultieren aus der hohen Investitionstätigkeit. Darüber hinaus erhöhte die Aufnahme weiterer Gesellschafterdarlehen zur langfristigen Unternehmensfinanzierung die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin.

2.6 Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH beschäftigten zum 31. Dezember 2016 631 Mitarbeiter sowie 274 Mitarbeiterinnen und damit insgesamt 905 Beschäftigte. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig Beschäftigter und befristet Beschäftigter 894. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 478 eigene Fahrer eingesetzt, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in den Tochtergesellschaften LeoBus und Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig (nachfolgend LSVB), die Verkehrsleistung der Leipziger Verkehrsbetriebe erbracht haben. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 188 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 228 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Die Unternehmen der Leipziger Verkehrsbetriebe sind in weiten Teilen auf **personalintensiven Geschäftsfeldern** tätig. Aus diesem Grund war es ein wichtiges Ziel in der Personalarbeit im Geschäftsjahr, ergänzend zu tarifvertraglichen Regelungen einheitliche Rahmenbedingungen für die Beschäftigten der Unternehmensgruppe zu erreichen, soweit dies inhaltlich sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar war. Im Laufe des Jahres 2016 fanden deshalb vielzählige Verhandlungsrunden zu **Konzern- und Betriebsvereinbarungen** zwischen Vertretern des Konzernbetriebsrates bzw. der örtlichen Betriebsräte und Vertretern der Arbeitgeberseite statt. Im Ergebnis wurde zum Beispiel eine Vereinbarung zur leistungsabhängigen Vergütung getroffen, die dazu führt, dass das Arbeiten an einem gemeinsamen Ziel für jeden Mitarbeiter spürbar wird.

Eine Vereinbarung zum betrieblichen Eingliederungsmanagement hat das Ziel, die Gesundheit der Mitarbeiter dauerhaft und nachhaltig zu erhalten. Die Regelung zur Jahresarbeitszeit ermöglicht eine weitestgehende Flexibilität unter Stärkung der Rolle des Mitarbeiters, und schließlich führt die Verlängerung des Interessenausgleichs und Sozialplanes aus „Fokus 25“ dazu, dass verlässliche Rahmenbedingungen für das Unternehmen und die betroffenen Mitarbeiter erhalten bleiben.

Der Krankenstand betrug für die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH 8,3 % und lag damit knapp unter dem Krankenstand der gesamten Unternehmensgruppe der Leipziger Verkehrsbetriebe, der 8,5 % betrug. Im Branchenvergleich, für welche der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) im Jahr 2015 einen Wert von 9,3 % veröffentlichte, schneiden die Verkehrsbetriebe damit gut ab.

Durch den Personalbereich wurde ein Konzept der integrierten Personalplanung erarbeitet, welches eine systematische und **nachhaltige Personalarbeit** ermöglicht. Sie stellt stabile Planungsszenarien zur Deckung von mittel- und langfristigen quantitativen und qualitativen Personalbedarfen auf Basis der strategischen Unternehmens- und Bereichsziele bereit. Sie unterstützt dabei die Verantwortungsträger und liefert einen Beitrag für die langfristige Bindung kompetenter und leistungsstarker Mitarbeiter. Die daraus abgeleitete bedarfsorientierte Planung und Sicherung von Fach- und Führungskräften stellt die Verkehrsbetriebe insgesamt demografiefest auf.

Auf der Grundlage der integrierten Personalplanung lassen sich weiterführend Aussagen zu den Bedarfen in der Berufsausbildung und für die Weiterbildung treffen.

Im Jahr 2016 wurden für die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH circa TEUR 280 für Qualifizierungen und Weiterbildungen aufgewendet. Außerdem wurden 32 Auszubildende für die Unternehmensgruppe rekrutiert, und 24 junge Menschen konnten ihre Ausbildung erfolgreich abschließen und wurden übernommen. Mit insgesamt 85 Auszubildenden zum 31. Dezember 2016 werden die Verkehrsbetriebe auch ihrer **gesellschaftlichen Verantwortung** als kommunales Unternehmen gerecht.

Mit der integrierten Personalplanung wurde bereits ein Teil des in der Leipziger Gruppe initiierten Projektes „**HR 2017**“ umgesetzt. Es hat das Ziel, den Wertbeitrag und die Effizienz der Personalprozesse für die Leipziger Gruppe zu erhöhen. Insbesondere werden, unter Einbezug der Governance der Leipziger Gruppe, die Verantwortlichkeiten der Unternehmen und der Konzernpersonalstrategie der Stadtholding festgelegt. Für die Verkehrsbetriebe hat die Umsetzung des Projektes ab dem kommenden Geschäftsjahr wesentliche Auswirkungen. Dazu gehören unter anderem die Etablierung von HR-Businesspartnern, die Weiterentwicklung der Personalserviceprozesse sowie eine angepasste Organisationsstruktur des Bereiches Personal. Mit der Umsetzung des Projektes wird die Personalarbeit weiter optimiert und somit den aktuellen und künftigen Herausforderungen bei der Personalführung und am Arbeitsmarkt adäquat begegnet.

Im Geschäftsjahr wurde darüber hinaus die tarifvertraglich vereinbarte Überleitung aller dem Bundes-Angestellten-tarifvertrag Ost unterliegender Verwaltungsmitarbeiter in den Tarifvertrag Nahverkehr (TV-N) umgesetzt und die Überführung der Fahrdienstmitarbeiter der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH in den TV-N zum 1. Februar 2017 vorbereitet.

2.7 Investitionen

Im Geschäftsjahr 2016 konnten bei etwas geringeren Eigenmitteln gegenüber dem Wirtschaftsplan Mio. EUR 8,8 mehr investiert werden. Dies wurde möglich, da Mio. EUR 9,0 mehr Fördermittel für die durchgeführten Investitionen akquiriert werden konnten. Den Schwerpunkt bildeten dabei Investitionen in die Netzinfrastruktur, wobei die Leipziger Verkehrsbetriebe ihr Ziel, kontinuierlich Mio. EUR 25,0 pro Jahr zu investieren, erreicht haben. Im Dezember des Jahres wurde die erste Straßenbahn der neuen Serie „XL“ in Leipzig angeliefert, deren Inbetriebnahme im Liniendienst im ersten Halbjahr 2017 erfolgen wird. Ein weiterer wesentlicher Meilenstein war die Betriebsaufnahme des Betriebshofes Dölitz, welcher in der geplanten Zeit und mit dem geplanten Budget fertiggestellt werden konnte. Mit der Straßen-

bahnbeschaffung und der Fertigstellung des Betriebshofes wurden die zwei zentralen Vorhaben der Investitions-offensive wie geplant verfolgt. Die Gesamtinvestitionen, welche aus Eigen- und Fördermitteln finanziert wurden, stellen sich wie folgt dar:

Investitionen	in Mio. EUR	
	Ist 2016	Plan 2016
Netze	25,4	18,4
Fahrzeuge	22,1	22,8
Liegenschaften	11,7	7,8
Marketing	0,9	2,3
EDV	3,0	3,0
Sonstige	0,1	0,1
	63,2	54,4

Der Schwerpunkt der Abweichungen zum Plan lag im Wesentlichen in der zusätzlichen Realisierung von Maßnahmen im Netz, welche durch zusätzlich akquirierte Fördermittel finanziert werden konnten, sodass in diesem Bereich keine zusätzlichen Eigenmittel eingesetzt werden mussten. Wichtige Meilensteine der Investitionen in die Leistungsfähigkeit der **Netzinfrastruktur** waren der Abschluss der mehrjährigen Bauvorhaben Könnertitzstraße und Antonienbrücken, welche in Koordination mit der Stadt Leipzig und den Wasserwerken realisiert werden konnten. Weiterhin konnte mit der Realisierung der Baumaßnahme Käthe-Kollwitz-Straße zwischen Elsterstraße und Westplatz eine Maßnahme realisiert werden, bei der sowohl ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV ermöglicht als auch der Einbau von Rasengleis umgesetzt wurde. Damit konnte eine weitere Maßnahme des Lärmaktionsplanes der Stadt Leipzig umgesetzt werden. Das Vorhaben trägt damit maßgeblich zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Stadt Leipzig bei.

Im Bereich **Liegenschaften** wurde bei der Umsetzung des langfristigen Standortkonzeptes für die Straßenbahninstandhaltung und -abstellung ein wichtiger Meilenstein erreicht. Zum einen konnte der Betriebshof Dölitz termingerecht und im geplanten Budgetrahmen ans Netz gehen. Mit der Modernisierung dieses Betriebshofes haben die Verkehrsbetriebe nun erstmals die Möglichkeit, im Leipziger Süden Busse abzustellen. Damit erfolgt eine Optimierung im Busbetrieb. Weiterhin wurde im Zuge der Fertigstellung des Betriebshofes Dölitz das „Dreieckskonzept“ insoweit umgesetzt, dass der Betriebshof Paunsdorf in Kombination mit dem Betriebswerkstattgleis und der Abstellung Heiterblick für etwa zehn Jahre die Rolle der dritten Betriebswerkstatt übernimmt. Dafür haben am Standort Paunsdorf entsprechende Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen stattgefunden, welche den Betrieb für den genannten Zeitraum in Paunsdorf absichern.

Ein weiterer bedeutender Meilenstein in der Investitionstätigkeit der Leipziger Verkehrsbetriebe war die Bestellauslösung für neun weitere **Straßenbahnen** der Serie „XL“ im ersten Halbjahr 2016. Mit dieser Fahrzeugbeschaffung ist der Linieneinsatz für 14 Fahrzeuge im nächsten Jahr und die damit verbundene Aussonderung von 28 Tatra-Fahrzeugen abgesichert. Die neue Leipziger Straßenbahn wird mit ihrem Erscheinungsbild, dem hohen Niederfluranteil und der nutzerfreundlichen innovativen Ausstattung zu einer wesentlichen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Leipzig beitragen. Neben den neuen Straßenbahnfahrzeugen konnten im Geschäftsjahr zwölf Gelenkbusse beschafft werden. Hier wird mit der parallel erfolgenden Aussonderung von Normalbussen eine notwendige Erweiterung der Kapazität erreicht, die aufgrund des spürbaren Anstieges der Fahrgastzahlen geboten ist. Weiterhin erreichen die Verkehrsbetriebe mit der Beschaffung, dass sämtliche im Jahr 2017 eingesetzten Busse den Anforderungen an die grüne Umweltzone gerecht werden. Bei der Beschaffung konnte aufgrund der insgesamt positiven Entwicklung der Fördermittel im Rahmen der geplanten Eigenmittel die Anzahl der im Geschäftsjahr 2016 zu beschaffenden Busse von sechs auf zwölf erhöht werden.

Im Bereich **Marketing** wurde durch die Investitionen im Geschäftsjahr 2016 vor allem die Vertriebsbasis erweitert. Neben den bei den Vertragspartnern zu installierenden Kassensystemen konnten auch im Rahmen einer Kooperation mit der Konsumgenossenschaft Leipzig neue Kassensysteme installiert werden. Damit konnte ein wesentlicher Eckpfeiler

der Verkehrserlöse gestärkt werden, welche die Einnahmen der Verkehrsbetriebe absichern. Die geplante Beschaffung von stationären Fahrausweisautomaten ist im Geschäftsjahr angelaufen. Aufgrund des intensiven Auswahlverfahrens wird sich der Beschaffungsprozess auf das Geschäftsjahr 2017 erweitern. Somit ergeben sich an dieser Stelle Mittelverschiebungen.

Mit rund Mio. EUR 3,0 erreichen die Investitionen in digitale Infrastruktur ein hohes Niveau. Im Zeitalter der **Digitalisierung** und der Industrie 4.0 zeigen die Leipziger Verkehrsbetriebe, dass sie notwendigen Veränderungen Rechnung tragen, um Ihren Anspruch, der Mobilitätsdienstleister für die Leipziger zu sein, gerecht zu werden. Zentrale Themen im aktuellen Geschäftsjahr waren dabei die Ausstattung der Fahrer mit einem System für einen mobilen Informationsservice, die digitale Realisierung eines Gleisinfrastrukturmanagementsystems sowie die begonnene Beschaffung für ein Betriebshofmanagementsystem.

Die zusätzliche Vereinnahmung von Mio. EUR 9,0 Fördermitteln gegenüber der Planung 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 Verkehrsbetriebe leisten.

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 Verkehrsbetriebe 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 Risikomanagementsystem wird jährlich auf seine Aktualität geprüft und gegebenenfalls ergänzt beziehungsweise überarbeitet (Risikoinventur). Die Risikoinventur für das Geschäftsjahr 2016 wurde durchgeführt und im Ergebnis das Risikofrühwarnsystem angepasst. Der Schwerpunkt der Inventur lag im Geschäftsjahr auf der Aktualisierung des Portfolios auf der Basis der bestehenden strategischen Handlungsfelder aus Fokus 25.

3.1.2 Politisches Umfeld und regulatorische Veränderungen

Im Jahr 2016 wurde im EU-Parlament der „politische Teil“ des vierten Eisenbahnpakets beschlossen. Aus der Beschlussfassung ergeben sich keine direkten Änderungen für den ÖPNV. Neben strukturellen und technischen Reformen, welche zu mehr Sicherheit, Interoperabilität und Zuverlässigkeit im europäischen Schienenverkehrsnetz führen sollen, geht es auch um Fragen der Marktöffnung, welche im politischen Teil geregelt werden. Zu den Inhalten dieses Teils verständigten sich die Verhandlungsführer des Europäischen Parlamentes, des Ministerialrates und die Kommission der Europäischen Union am 26. April 2016. Die Kommission hatte weitgehende Regulierungsvorschläge erarbeitet, die

sich in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und damit auch im Straßenpersonenverkehr niedergeschlagen hätten. Diese konnten, wie das für den in Deutschland verbreiteten kommunalen steuerlichen Querverbund schädliche Unterkompensationsverbot, zum Teil abgewendet werden.

Im Jahr 2016 stand darüber eine der umfassendsten **Reformen des deutschen Vergaberechts** an. Damit wurden die im Jahr 2014 in Kraft getretenen europäischen Richtlinien, welche die Regelungen zur Vergabe öffentlicher Aufträge und Leistungen modernisieren, in deutsches Recht umgesetzt. Die Vergabeverfahren sollen künftig einfacher und flexibler gestaltet werden. Es sollen auch ökologische und soziale Aspekte bei der Auftragserteilung stärker berücksichtigt werden. Diese Richtlinien waren von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union bis zum Frühjahr 2016 in nationales Recht umzusetzen. Zur Umsetzung der europäischen Richtlinien haben Bundestag und Bundesrat nach intensiver Vorarbeit im Dezember 2015 das Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts verabschiedet. Es ist daraufhin fristgerecht im April 2016 in Kraft treten. Darüber hinaus sind umfangreiche Änderungen im Vergaberecht mit den im Januar von der Bundesregierung verabschiedeten Vergabeverordnungen verbunden, in welchen die Vergabeverfahren näher geregelt werden. Mit den neuen Regelungen sind eine Reihe von Vereinfachungen verbunden, deren Anwendung eine effizientere und beschleunigte Beschaffung von Leistungen ermöglicht.

Am 6. Juni 2016 einigten sich die Ministerpräsidenten der Bundesländer mit dem Bund auf die **Festsetzung der Regionalisierungsmittel**, die von den Bundesländern zur Finanzierung von Nahverkehrsleistungen eingesetzt werden, ab 2016 auf Mrd. EUR 8,2 und damit Mrd. EUR 0,2 mehr als ursprünglich vorgesehen. Dieser Betrag soll in den Folgejahren bis 2031 mit einer Rate von 1,8 % jährlich dynamisiert werden. Im Herbst 2015 einigten sich die Verkehrsminister der Bundesländer bei ihren Beratungen in Kiel auf einen Verteilungsschlüssel, der sich je zur Hälfte aus den Einwohnern und den bestellten Zugkilometern zusammensetzt. Ohne die nun erfolgte Aufstockung der Mittel hätten die ostdeutschen Bundesländer bei der Anwendung des „Kieler Schlüssels“ einen Verlust von Regionalisierungsmitteln verzeichnen müssen. Dies konnte nun zum Beispiel für den Freistaat Sachsen nahezu abgewendet werden. Gleichwohl ist die Diskussion um ein sinnvolles Zielnetz ÖPNV für den Freistaat unerlässlich, das moderne Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum sichert und zugleich den Investitionsbedürfnissen der Ballungsräume gerecht wird. Um die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu erhalten, ist eine ausreichende Kofinanzierung unerlässlich. Der Freistaat Sachsen steht in der Verantwortung, weiterhin Fördermittel in ausreichender Höhe als Finanzierungsbasis für den ÖPNV bereitzustellen.

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 Verkehrsbetriebe für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Stadtgebiet auf der Grundlage der Betrauung erhalten, für die Jahre 2017 und 2018 abermals auf Mio. EUR 45 festzusetzen. Daneben erhalten die Verkehrsbetriebe 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 regeln die Stadtholding und die Verkehrsbetriebe die Finanzierung der besonderen Belastungen, welche im Zusammenhang mit der Investitionsoffensive der Verkehrsbetriebe entstehen. In diesem Vertrag wird die Weiterleitung der dafür im städtischen Haushalt vorgesehenen Mittel auf EU-beihilfekonformer Grundlage fixiert.

In einer seit dem 1. Januar 2015 geltenden Vereinbarung regeln die Stadt Leipzig und die Verkehrsbetriebe die Bereitstellung von finanziellen Mitteln zur Finanzierung von sogenannten PlusBus-Linien mit überregionaler Bedeutung im Stadtgebiet Leipzig.

Bei der Finanzierung der Straßenbahnleistungen in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen über Betriebskostenschüsse der Landkreise gab es im Jahr 2016 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 Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft und den Geschäftsführungen der Betreibergesellschaften LeoBus und LSBV wurde die Überführung von Mitarbeitergruppen aus dem jeweiligen Haustarifvertrag in eine Vergütung entsprechend dem Spartentarifvertrag Nahverkehr Sachsen (TV-N) beginnend ab dem 1. Dezember 2017 vereinbart. Dies stellt die gesamte Unternehmensgruppe vor große Herausforderungen, da eine entsprechende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gegeben sein muss. Im Wirtschaftsplan für die Jahre 2017 bis 2021 sind damit vorerst alle Spielräume ausgeschöpft. Gleichwohl ist dies mit Blick auf den Fahrerbedarf und hinsichtlich der Situation auf dem Arbeitsmarkt für Fahrpersonal geboten.

3.1.5 Sicherstellung der Liquiditätsausstattung

Die Verkehrsbetriebe sind in den Cash Pool der Stadtholding einbezogen und stellen ihre kurzfristige Liquiditätsausstattung hierüber sicher. Investitionen werden über Darlehen des Gesellschafters 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 Stadtholding stellen die Liquidität jederzeit sicher. Der langfristige Finanzierungsbedarf wird gemäß den Konzernvorgaben durch die Aufnahme von Gesellschafterdarlehen gedeckt. Somit hängt die Finanzierungstätigkeit in hohem Maße von der Bonität der Stadtholding ab.

3.1.6 Cross-Border-Lease-Transaktionen

Im Geschäftsjahr 2011 wurde eine Validierung der zu diesem Zeitpunkt noch bestehenden US-Cross-Border-Lease-Transaktion abgeschlossen. Vor dem Hintergrund der damaligen Entwicklungen und der Überarbeitung der Risikoposition der Verkehrsbetriebe als kommunales Unternehmen wurden die Verträge 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 Verkehrsbetriebe nach 18, 24 und 30 Jahren – erstmals im Jahr 2023).

Diese Transaktion unterliegt weiterhin dem Cross-Border-Lease-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 Verkehrsbetriebe externer Experten. Auf der Grundlage der zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorliegenden Informationen aus dem Cross-Border-Lease-Vertragscontrolling ergeben sich für die Verkehrsbetriebe hinsichtlich der noch bestehenden Cross-Border-Lease-Transaktion aus der Struktur der Transaktion und der 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 Leipziger Verkehrsbetriebe haben sich im Rahmen ihrer Wirtschaftsplanung für die kommenden Jahre ambitionierte Ziele gesteckt. Die Weichen hierfür wurden bereits gestellt. Mit dem Neu- und Umbau der Werkstattstandorte Heiterblick und Dölitz sowie einer wirtschaftlich sinnvollen Interimslösung am Standort Paunsdorf in der jüngsten Vergangenheit hat das leistungsstarke Betriebshofkonzept zu großen Teilen bereits Form angenommen. Die grundhafte Erneuerung zentraler Streckenabschnitte wie der Lützner Straße, der Karl-Liebknecht-Straße und der Könneritzstraße wurden bereits fertiggestellt. Darüber hinaus wurde die Reduzierung der Langsamfahrstrecken intensiviert. Damit sind entscheidende Anstrengungen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur unternommen worden.

Durch diese Verbesserungen der operativen Rahmenbedingungen können die Verkehrsbetriebe die Potenziale aus dem Einsatz der neuen, hochmodernen Straßenbahnfahrzeuge voll ausschöpfen. Mit der Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2017 rücken die Verkehrsbetriebe noch stärker als umweltschonende Alternative zum Individualverkehr in das Bewusstsein der Leipziger.

Die wesentliche Chance für die Unternehmensgruppe stellt die **positive Bevölkerungsentwicklung** der Stadt Leipzig, deren Trend voraussichtlich auch in den nächsten Jahren anhalten wird, dar. Im zurückliegenden Geschäftsjahr hielt der Zuwachs der Einwohnerzahl der Stadt weiterhin an und die Bevölkerung nahm um über 10.000 Menschen zu. Diese Entwicklung macht weitere Investitionen in den örtlichen Nahverkehr unabdingbar, denn nur dies stellt die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sicher und ermöglicht eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch zum Beispiel einen modernen Fuhrpark. Gleichzeitig bietet das größere Kundenpotenzial die einmalige Gelegenheit, mehr Menschen von den Mobilitätsprodukten der Leipziger Verkehrsbetriebe überzeugen zu können.

Neben den Effekten aus dem reinen Bevölkerungswachstum lässt sich bereits heute ein **sich änderndes Nutzungsverhalten** wahrnehmen. Dabei geht der Trend weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zu umweltbewussten Fortbewegungsmöglichkeiten, wie zum Beispiel dem ÖPNV. Dies bestärkt die Verkehrsbetriebe in der optimistischen Einschätzung der zukünftigen Fahrgastentwicklung. Die geplante Entwicklung steht unmittelbar im Einklang mit der in der Ratsversammlung der Stadt Leipzig am 25. Februar 2015 beschlossenen **Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und öffentlicher Raum** (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.

Neben den vielfältigen im Wirtschaftsplan dargestellten Maßnahmen der Verkehrsbetriebe zur Verbesserung der ÖPNV-Dienstleistung, zum Beispiel bei der Produkt-, Preis- und Angebotsgestaltung, bei kundenwirksamen Investitionen in Netz, Fahrzeuge und moderne Vertriebs- und Informationstechnologien sowie bei der Verbesserung von Qualität und Service bedarf es 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 dem Aufbau von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet fokussieren die Verkehrsbetriebe das Thema Elektromobilität. Darüber hinaus wurde eine Mobilitätsplattform geschaffen, mit der die Fahrgäste ihre gesamte Wegstrecke planen und auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurückgreifen können. Dies alles unterstreicht den eingeschlagenen Kurs in Richtung **integrierter Mobilitätsdienstleister**. Die Flexibilität für die Kunden wird sich weiter erhöhen und ein echter Mehrwert wird geschaffen. Dies stärkt die Positionierung der Leipziger Verkehrsbetriebe als erste Wahl für Leipzig und gibt ihnen die Möglichkeit, mit einem größeren Anteil an der Wertschöpfung aus Mobilitätsdienstleistungen zu partizipieren.

Damit sind die Verkehrsbetriebe wesentlicher Teil des Smart-City-Ansatzes, den die Leipziger Gruppe mit ihrem **Impulspapier „leipzig.leben.morgen.“** beschreibt. Als Lösungsansatz für eine nachhaltige Stadtentwicklung wird ein strukturierter Prozess aufgezeigt, an dessen Ende sich die Lebensqualität in der Stadt und deren wirtschaftliche Entwicklung gestärkt darstellt. Durch eine Verknüpfung von Energie, Mobilität, Wasser, Wertstoffen sowie Informations- und Kommunikationstechnologien sollen ökologische, ökonomische und soziale Verbesserungspotenziale freigesetzt werden. Im Handlungsfeld Mobilität setzen die Verkehrsbetriebe zum Beispiel mit Leipzig mobil, der weiteren Erhöhung des elektrischen Anteils der Mobilität und der Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements hinsichtlich der gruppeninternen Fahrzeugflotte entscheidende Impulse.

Im Geschäftsjahr erfolgte die **Einführung eines gemeinsamen Markenauftritts** der Leipziger Gruppe. Damit positionieren sich Stadtholding, Stadtwerke, Verkehrsbetriebe und Wasserwerke gemeinsam als verlässlicher Partner Leipzigs für die Daseinsvorsorge und machen Leipzig lebens- und liebenswerter, jeden Tag aufs Neue.

Die Verkehrsbetriebe analysieren fortlaufend die Marktentwicklung, engagieren sich im Verkehrsverbund. Darüber hinaus findet eine regelmäßige Validierung der Unternehmensstrategie statt. Durch diese Maßnahmen ist sichergestellt, dass die sich bietenden Chancen auch ergriffen werden können. Darüber wird durch die Mitgliedschaft im VDV eine Vertretung der Interessen auf hoher politischer Ebene sichergestellt.

3.3 Prognosebericht

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2017 und des mittelfristigen Zeithorizontes wurden die Einschätzungen zur zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung der Verkehrsbetriebe mit der aktuellen Geschäftsentwicklung abgeglichen und, sofern erforderlich, angepasst. Die wesentlichen Eckwerte der Wirtschaftsplanung 2017 im Vergleich zum abgelaufenen Geschäftsjahr sind nachfolgend dargestellt und spiegeln die Erwartungen der Geschäftsführung wider.

Wirtschaftliche Entwicklung

		Plan 2016	Ist 2016	Plan 2017
Linienbeförderungsfälle	Mio.	140,2	148,2	148,0
Gesamtkilometerleistung	Mio. km	24,3	24,3	24,4
Umsatzerlöse	Mio. EUR	111,8	131,0	136,7
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	105,8	105,7	112,5
Jahresergebnis vor Ergebnisabführung	Mio. EUR	0,0	0,0	0,0
Investitionen	Mio. EUR	54,4	63,2	74,7

Bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte eine Beschleunigung des Zuwachses an Linienbeförderungsfällen verzeichnet werden. Damit setzt sich der Trend einer nachhaltigen Steigerung der Fahrgastzahlen fort. In der Erwartung wird diese Entwicklung entsprechend berücksichtigt. Die Gesamtkilometerleistung wird mit voraussichtlich 24,4 Mio. km in etwa auf dem Niveau des Jahres 2016 erwartet. Einer Zunahme der Verkehrsleistung aufgrund einer Taktverdichtung an Samstagen stehen Angebotsreduzierungen in den Sommer- und Weihnachtsferien gegenüber. Dies trägt auch der differenzierten Nachfrage Rechnung und orientiert sich an den Mobilitätsbedarfen der Leipziger. Der erwartete Anstieg der Umsatzerlöse auf Mio. EUR 136,7 resultiert aus der prognostizierten Entwicklung der Fahrgastzahlen und den Effekten aus den vergangenen und zukünftigen Tarifierungen im MDV. Insgesamt können Aufwandsteigerungen, insbesondere aus höheren Materialaufwendungen und Abschreibungen aufgrund der erhöhten Investitionstätigkeit, kompensiert werden. Die Geschäftsführung geht von der Erreichung eines ausgeglichenen Ergebnisses aus.

Die erwarteten Investitionen von Mio. EUR 74,7 betreffen im Wesentlichen Investitionen in das Netz (Mio. EUR 24,2) und in Fahrzeuge (Mio. EUR 43,1). Dabei sind die Verkehrsbetriebe bestrebt, die Basis der förderfähigen Kosten zu erweitern und sich bietende Chancen, wie zum Beispiel die Förderung durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, aktiv zu nutzen. Die Finanzierung der Investitionen ist mit Mio. EUR 40,2 aus Eigenmitteln und Gesellschafterdarlehen sowie Mio. EUR 34,5 aus Fördermitteln geplant.

4 Erklärung zur Unternehmensführung

Am 1. Mai 2015 trat das Gesetz für die **gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen** in der Privatwirtschaft und im Öffentlichen Dienst in Kraft. Unternehmen, die der gesetzlichen Mitbestimmung unterliegen, müssen selbst bestimmte Ziele für den Frauenanteil an Führungspositionen festlegen.

Der Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe hat für seine eigene Zusammensetzung als auch für die der Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe eine Zielgröße von 30 % und deren jeweilige Erreichung bis zum 31. Dezember 2016 beschlossen.

Die Frauenquote im Aufsichtsrat zum 31. Dezember 2016 liegt bei 30 %. Die derzeitige Besetzung steht damit im Einklang mit den festgesetzten Zielen. Die neue Zielgröße zur Frauenquote im Aufsichtsrat beträgt 30 % und soll bis zum 31. Dezember 2019 erreicht werden.

Die Frauenquote innerhalb der Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe zum 31. Dezember 2016 liegt bei 0 %. Das Ziel wurde nicht erreicht. Im Berichtszeitraum wurde ein Bewerberverfahren zur Besetzung einer Geschäftsführerposition durchgeführt. Im Ergebnis des Verfahrens konnte keine weibliche Bewerberin das Vertrauen der Arbeitnehmerseite gewinnen. Der Aufsichtsrat hat sich mehrheitlich für einen männlichen Kandidaten entschieden. Die neue Zielgröße zur Frauenquote innerhalb der Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe beträgt mindestens 30 % und soll bis zum 31. Dezember 2019 erreicht werden. Die Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe beschloss gemäß § 36 GmbHG, einen Frauenanteil in der oberen Managementebene der Verkehrsbetriebe in Höhe von 36 % sowie in der mittleren Managementebene in Höhe von 26 % bis zum 31. Dezember 2016 zu erreichen. Die Frauenquote auf der oberen Managementebene zum 31. Dezember 2016 liegt bei 36 %. Die derzeitige Besetzung steht damit im Einklang mit den festgesetzten Zielen. Die Frauenquote auf der mittleren Managementebene zum 31. Dezember 2016 liegt bei 29 %. Die derzeitige Besetzung steht damit im Einklang mit den festgesetzten Zielen. Die neue Zielgröße zur Frauenquote auf der oberen Managementebene beträgt 37 %, die neue Zielgröße auf der mittleren Managementebene beträgt 30 % und soll jeweils bis zum 31. Dezember 2021 erreicht werden.

Leipzig, den 16. März 2017

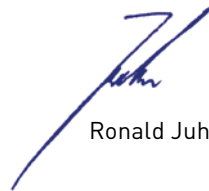
Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Michael Halberstadt



Ronald Juhrs

Bilanz zum 31. Dezember 2016

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva	in TEUR	
	31.12.2016	31.12.2015
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.685	2.316
2. Geleistete Anzahlungen	1.743	1.283
	5.428	3.599
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon Grundstücke: TEUR 25.875 (Vj.: TEUR 25.684) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: TEUR 71.931 (Vj.: TEUR 57.179) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 1.574 (Vj.: TEUR 1.747)	99.381	84.610
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	213.050	189.907
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	141.077	150.338
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	23.628	21.936
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.252	1.566
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39.138	56.828
	523.526	505.185
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5.674	5.674
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.450	4.133
3. Beteiligungen	35	27
	9.159	9.834
	538.113	518.618
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3	15
2. Geleistete Anzahlungen auf Vorräte	103	142
	106	157
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.766	2.918
2. Forderungen gegen Gesellschafter	177	124
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7.969	8.950
4. Sonstige Vermögensgegenstände	13.289	4.353
	23.201	16.345
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	302	741
	23.609	17.243
C. Rechnungsabgrenzungsposten	127	134
	561.849	535.995

Passiva

in TEUR

	31.12.2016	31.12.2015
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	12.000	12.000
II. Kapitalrücklage	59.049	59.049
III. Gewinnrücklagen	65.092	65.092
1. Sonderrücklage gemäß § 27 Abs. 2 Satz 2 DMBilG	47.599	47.599
2. Andere Gewinnrücklagen	17.493	17.493
	136.141	136.141
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	213.099	201.338
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.521	6.508
2. Steuerrückstellungen	12	101
3. Sonstige Rückstellungen	21.038	20.605
	27.571	27.214
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.646	2.920
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	141.319	131.327
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	17.513	18.479
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.718	2.231
5. Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern: TEUR 425 (Vj.: TEUR 348)	12.936	11.595
	180.132	166.552
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.906	4.750
	561.849	535.995

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

in TEUR

	2016	2015
1. Umsatzerlöse	130.973	107.213
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	178	175
3. Sonstige betriebliche Erträge davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 49.388 (Vj.: TEUR 48.750)	58.760	72.069
	189.911	179.457
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.549	9.648
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	92.420	85.811
	101.969	95.459
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	33.598	31.918
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung inklusive Insolvenzversicherung davon für Altersversorgung: TEUR 997 (Vj.: TEUR 980)	7.335	7.036
	40.933	38.954
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	41.717	41.421
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	-17.787	-17.651
	23.930	23.770
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	20.009	18.818
9. Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 1.525 (Vj.: TEUR 1.163)	1.525	1.163
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 104 (Vj.: TEUR 91)	104	91
11. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	77	1.883
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 89 (Vj.: TEUR 79)	262	235
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	598	505
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon an verbundene Unternehmen: TEUR 3.945 (Vj.: TEUR 4.021)	4.340	5.074
15. Ergebnis vor Steuern	100	249
16. Ergebnis nach Steuern	100	249
17. Sonstige Steuern	100	249
18. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne	(-0,3)	(-0,3)
19. Jahresüberschuss	0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2016

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

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

Der Jahresabschluss der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig (nachfolgend Verkehrsbetriebe), eingetragen unter HRB 6993 im Handelsregister des Amtsgerichts Leipzig, wurde auf der Grundlage des Handelsgesetzbuches (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.

Aufgrund der erstmaligen Anwendung des § 277 Abs. 1 des HGB in der Fassung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) vom 17. Juli 2015 ist eine Vergleichbarkeit der Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2016 mit den für das Vorjahr ausgewiesenen Umsatzerlösen sowie in der Folge auch der Sonstigen betrieblichen Erträge, Materialaufwendungen und Sonstigen betriebliche Aufwendungen der beiden Geschäftsjahre nicht gegeben. Der Betrag der Umsatzerlöse, der sich aus der Anwendung von § 277 Abs. 1 HGB in der Fassung des BilRUG im Vorjahr ergeben haben würde, ist nachfolgend unter dem entsprechenden Posten nachrichtlich dargestellt und erläutert.

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.

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.

Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

Als verbundene Unternehmen werden diejenigen Unternehmen angesehen, an denen die LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig (nachfolgend Stadtholding), 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. Anlagegegenstände, deren Anschaffungskosten im Einzelfall EUR 410,00 nicht übersteigen, werden im Jahr der Anschaffung aktiviert und anschließend vollständig abgeschrieben. Im Falle

einer dauerhaften Wertminderung wird außerplanmäßig 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.

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 72) 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 72) nach § 246 Abs. 2 HGB verrechnet.

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 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 in Höhe von 3 % berücksichtigt. Die Gesellschaft wendet das Blockmodell an. Für Alters-

teilzeitrückstellungen 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.

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. 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.

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

Die Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

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

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit dem Devisenkassamittelkurs umgerechnet.

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 1.238 aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit TEUR 65 aus dem Nebengeschäft. Weiterhin sind hier Ausgleichsansprüche von TEUR 463 auf Erstattung von Fahrgeldausfällen gemäß § 145 ff. Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) enthalten.

Von den **Forderungen gegen Gesellschafter** betreffen TEUR 58 (Vj.: TEUR 17) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und TEUR 119 (Vj.: TEUR 106) Steuern.

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** betreffen TEUR 3.917 (Vj.: TEUR 4.419) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, TEUR 2.920 (Vj.: TEUR 703) Forderungen aus Cash Management, TEUR 0 (Vj.: TEUR 1.914) Forderungen aus geleisteten Anzahlungen sowie im Übrigen sonstige Forderungen, darunter TEUR 77 (Vj.: TEUR 1.883) für Forderungen aus Ergebnisabführung.

Unter den **sonstigen Vermögensgegenständen** werden stichtagsbedingt Forderungen aus Fördermitteln in Höhe von TEUR 7.060 und noch nicht fällige Vorsteuern (TEUR 1.560) ausgewiesen.

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben TEUR 11 (Vj.: TEUR 12) 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 Arrangierungsprovisionen für aufgenommene Darlehen sowie Mietvorauszahlungen ausgewiesen.

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

Sonderposten für Investitionszuschüsse	in TEUR	
	2016	2015
Anfangsstand 01.01.	201.338	188.547
Zugänge	29.746	30.442
Abgänge	198	0
Ertragswirksame Auflösung	17.787	17.651
Endstand 31.12.	213.099	201.338

Bei den **Pensionsrückstellungen** ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von TEUR 658 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	
	31.12.2016	31.12.2015
Ausstehende Rechnungen	8.494	9.040
Unterlassene Instandhaltung	2.381	2.039
Personalverpflichtungen	2.227	2.113
Grunddienstbarkeiten (GBBerG)	2.057	2.060
Verpflichtung aus Altlasten	1.957	2.060
Instandhaltungsmaßnahmen (§ 249 Abs. 2 HGB alter Fassung)	708	708
Altersteilzeitverpflichtungen	18	221
Übrige Verpflichtungen	3.196	2.364
	21.038	20.605

In den sonstigen Rückstellungen sind Verpflichtungen von TEUR 2.608 aus Wertguthaben im Rahmen des Modells „BeVor 67“ enthalten. „BeVor 67“ ist ein Wertkontenmodell, das den Beschäftigten der Unternehmensgruppe der Verkehrsbetriebe den Eintritt in den vorzeitigen Ruhestand oder auch in die Teilzeit vor dem Ruhestand ermöglicht. Um bereits vor dem gesetzlichen Rentenalter in den Ruhestand zu gehen, können Entgelt- und Zeitbestandteile, wie zum Beispiel laufendes Entgelt, Einmalzahlungen, Urlaubstage und Mehrarbeits-/Überstunden, eingebracht werden. Die hierfür gebildeten Rückstellungen sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den Kapitalanlagen zur Sicherung der langfristig fälligen Verpflichtungen aus dem Wertkontenmodell, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung dieser Altersversorgungsverpflichtungen dienen, verrechnet worden. Die fortgeführten Anschaffungskosten und damit der beizulegende Zeitwert im Sinne des § 255 Abs. 4 HGB betragen TEUR 2.164. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beziffert sich ebenfalls auf TEUR 2.164. Zusätzlich werden die Ansparverträge für Wertguthaben durch den Arbeitgeber über einen Zuschuss gefördert. Diese Verpflichtung ist separat bilanziert.

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

Verbindlichkeiten	Restlaufzeit			in TEUR
	bis zu einem Jahr	von einem bis zu fünf Jahre	über fünf Jahre	Gesamt 31.12.2016
	(Vorjahr)	(Vorjahr)	(Vorjahr)	(Vorjahr)
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.646 (2.920)	0 (0)	0 (0)	6.646 (2.920)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	23.663 (24.932)	65.577 (57.320)	52.079 (49.075)	141.319 (131.327)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	17.513 (18.479)	0 (0)	0 (0)	17.513 (18.479)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.718 (2.231)	0 (0)	0 (0)	1.718 (2.231)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	12.936 (11.595)	0 (0)	0 (0)	12.936 (11.595)
	62.476 (60.157)	65.577 (57.320)	52.079 (49.075)	180.132 (166.552)

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter** betreffen in Höhe von TEUR 141.157 (Vj.: TEUR 131.298) Verbindlichkeiten aus Cash Management und Darlehen, in Höhe von TEUR 130 (Vj.: TEUR 4) Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten von TEUR 32 (Vj.: TEUR 25).

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** betreffen TEUR 9.244 (Vj.: TEUR 9.008) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, TEUR 7.518 (Vj.: TEUR 9.049) Verbindlichkeiten aus Cash Management und TEUR 751 sonstige Verbindlichkeiten (Vj.: TEUR 422).

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

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus noch nicht verwendeten Fördermitteln von TEUR 11.289 (Vj.: TEUR 10.129) erfasst.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält Einnahmen aus dem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft von TEUR 357, die über die Laufzeit der Transaktionen ertragswirksam aufgelöst werden. Darüber hinaus werden unter anderem das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von TEUR 4.549 erfasst.

2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse**, die ausschließlich im Inland erzielt wurden, betragen im Geschäftsjahr 2016 TEUR 130.973 und setzen sich wie folgt zusammen:

Umsatzerlöse	in TEUR	
	2016	2015
Verkehrserlöse	105.666	101.322
davon: Linieneinnahme	90.824	85.275
davon: Ausgleichszahlungen	11.546	13.215
davon: Weitere Verkehrserlöse	3.296	2.832
Leistungen für die Unternehmensgruppe der Leipziger Verkehrsbetriebe	24.336	5.891
Übrige Umsatzerlöse	971	0
	130.973	107.213

Unter Anwendung des BilRUG bereits im Vorjahr hätten sich Umsatzerlöse von TEUR 123.442 ergeben. Die Unterschiede beruhen insbesondere auf dem anderen Ausweis gruppeninterner Leistungen (in der Vorjahresangabe Ausweis als sonstige betriebliche Erträge).

Die Beförderungsentgelte im Linienverkehr enthalten die Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen der Gesellschaft, welche im Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) (nachfolgend MDV), gültig sind, sowie aus dem Verkauf von ausschließlich im Haustarif der Verkehrsbetriebe 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 1.491 seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit TEUR 8.416 Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr sowie mit TEUR 3.130 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 Unternehmensgruppe der Leipziger Verkehrsbetriebe sind insbesondere die Erträge aus der Vermietung von Immobilien, der Gestellung des Fahrpersonals und der Vermietung von Fahrzeugen sowie aus sonstigen Dienstleistungen enthalten.

In den Umsatzerlösen sind Erlöse von TEUR 24 berücksichtigt, welche aus der Schlussrechnung des Vorjahres zur Einnahmeaufteilung des MDV resultieren. Des Weiteren enthalten die Umsatzerlöse periodenfremde Erlöse von TEUR 147.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** beinhalten Zahlungen aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag von TEUR 45.000, Zahlungen zum Ausgleich für Finanzierungsaufwendungen von TEUR 2.000 sowie projektbezogene Zuschüsse von TEUR 2.438. Aus dem Abgang von Anlagen ergaben sich Erträge von TEUR 1.593.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind daneben TEUR 1.631 aus der Auflösung von Rückstellungen und weitere TEUR 1.324 aus periodenfremden Sachverhalten sowie Wertberichtigungen auf Forderungen von TEUR 30 ausgewiesen.

Der **Materialaufwand** beinhaltet mit TEUR 43.395 gruppeninterne Leistungen aus Fahrdienst und Fahrzeugservice. Er enthält daneben periodenfremden Aufwand von TEUR 199.

Außerplanmäßige **Abschreibungen** wurden in Höhe von TEUR 823, insbesondere auf abgenutzte Gleisanlagen, vorgenommen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** enthalten Aufwendungen von TEUR 1.351 aus Wertberichtigungen und Ausbuchungen von Forderungen sowie periodenfremde Aufwendungen von TEUR 1.033.

In dem Posten für **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** sind TEUR 137 (Vj.: TEUR 131) für Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen enthalten.

Der Posten für **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** schließt TEUR 317 (Vj.: TEUR 918) für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** berücksichtigen die von den Verkehrsbetrieben zur Finanzierung des laufenden Betriebes an den MDV gezahlten Beträge von TEUR 598.

3 Angaben zum Jahresergebnis

Das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung von EUR 315,91 wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die Stadtholding abgeführt. Die Verkehrsbetriebe schließen das Geschäftsjahr 2016 mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis ab.

4 Nachtragsbericht

In der Gewinn- und Verlustrechnung bzw. in der Bilanz nicht berücksichtigte Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres sind nicht zu verzeichnen.

5 Ergänzende Angaben

Durch die Stadtholding wird gemäß § 291 Abs. 1 HGB der befreiende Konzernabschluss zum 31. Dezember 2016 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 Stadtholding ist alleiniger Gesellschafter.

5.1 Haftungsverhältnisse

Es bestehen Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB aus einem grenzüberschreitenden Leasinggeschäft.

Die Verkehrsbetriebe 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 20.211 (Vj.: TEUR 21.281). Die Tilgungen sind im Berichtsjahr vertragsgemäß erfolgt. An den Vermögensgegenständen des Leasinggeschäfts wurde zugunsten der Verkehrsbetriebe ein Pfandrecht bestellt. Aufgrund der Struktur der Transaktion und der vorliegenden Informationen wird hieraus nicht mit einer Inanspruchnahme gerechnet.

5.2 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2016 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von TEUR 113.696. Im Jahr 2017 ist ein Betrag von TEUR 106.426 fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von TEUR 105.161 gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo beläuft sich auf TEUR 13.098.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2016 an die Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Sachsen, Dresden, Umlagen von 1,2 % und Zusatzbeiträge von 4 % (davon 2 % Arbeitnehmeranteil) der zusatzversorgungspflichtigen Entgelte aller Beschäftigten geleistet. Die zusatzversorgungspflichtigen Personalaufwendungen betragen TEUR 30.193. 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.

5.3 Derivative Finanzinstrumente

Die Verkehrsbetriebe verfügen nicht über derartige Finanzinstrumente.

5.4 Angaben zu den Organen

Der **Geschäftsführung** gehörten im Geschäftsjahr an:

- Herr Dipl.-Geogr. Ulf Middelberg, Geschäftsführer Markt, Finanzen und Personal, Sprecher der Geschäftsführung (bis 30. November 2016), Geschäftsführer Markt und Finanzen, Sprecher der Geschäftsführung (seit dem 1. Dezember 2016),
- Herr Michael Halberstadt (seit dem 1. Dezember 2016), Geschäftsführer Personal, Arbeitsdirektor und
- Herr Dipl.-Ing. (FH) Ronald Juhrs, Geschäftsführer Technik und Betrieb.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden den Mitgliedern der Geschäftsführung folgende Leistungen gewährt:

	Festes Jahresgrundgehalt	Sonstige Bezüge	Erfolgsabhängige Vergütungen	Gesamtvergütung	Geleistete Zahlungen im Falle der Beendigung der Tätigkeit (Abfindungen)	Art der Altersversorgung*	Altersversorgung (Beitrags-) Aufwand	in TEUR	
								Im Geschäftsjahr 2016 gezahlte Beträge	
								Gesamtvergütung	davon erfolgsabhängige Vergütung
Ronald Juhrs	215	6	28	249	0	B	35	249	28
Ulf Middelberg	200	12	30	242	0		30	242	30
Dr. Sabine Groner-Weber**	0	0	-4***	-4	0		0	14	14
Michael Halberstadt	15	1	3	19	0		3	16	0
	430	19	57	506	0		68	521	72

* A – Pensionszusage, B – Unterstützungskasse, C – Zusatzversorgungskasse

** Geschäftsführerin bis 31.07.2015

*** Rückstellungsauflösung für Vorjahr

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betragen TEUR 346. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind TEUR 6.520 zurückgestellt.

Der **Aufsichtsrat** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Anteilseignervertreter	
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
Stefan Georgi	Mitglied der Geschäftsführung, Viatos GmbH
William Grosser	Rentner
Peggy Liebscher Vorsitzende des Finanz- und Bauausschusses	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	Prokurist, Biomare Malte Reupert e.K./ Biomare II GmbH Leipzig
Arbeitnehmervertreter	
Ines Kuche Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende	Bezirksgeschäftsführerin, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bezirk Leipzig-Nordsachsen
Renate Backmann	Fahrlehrerin und Ausbilderin (Kraftverkehrsmeisterin) sowie Betriebsratsvorsitzende, LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH
Gerd Doepelheuer	Landesbezirkfachbereichsleiter des Fachbereiches 11 Verkehr, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Landesbezirk Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
Sven Grossert (ab dem 22. Februar 2016)	Kombifahrer, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH
Jens Hermann-Kambach (ab dem 26. April 2016)	Betriebsrat, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Bernd Hoffmann	Technischer Koordinator, IFTEC GmbH & Co. KG
Markus Kowollik (ruhend ab dem 22. Februar 2016, bis zum 31. März 2016)	Schienenbahnfahrer, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH
André Luck	Schichtleiter Verkehrssteuerung, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Simone Merkel	Leiterin Personaleinsatz, LeoBus GmbH

Arbeitnehmervertreter	
Ronald Petzold	Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebsrates der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH und LeoBus GmbH, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Maik Schmidt (ruhend ab dem 22. Februar 2016, bis zum 22. Juli 2016)	Kombifahrer, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) 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 Aufwandsentschädigung:

in TEUR		
Anteilseignervertreter	Vergütung	Aufwandsentschädigung
Dr. Norbert Menke Aufsichtsratsvorsitzender	3,7	1,1
Dorothee Dubrau	1,0	0,5
Stefan Georgi	1,0	0,5
William Grosser	1,0	0,5
Peggy Liebscher	1,5	0,5
Manfred Rauer	1,2	0,5
Konrad Riedel	1,2	0,5
Franziska Riekewald	1,2	0,5
Michael Schmidt	1,1	0,5
Daniel von der Heide	1,7	0,5

in TEUR		
Arbeitnehmervertreter	Vergütung	Aufwandsentschädigung
Ines Küche Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende	2,7	0,8
Renate Backmann	1,0	0,5
Gerd Doepelheuer	1,0	0,5
Sven Grossert	1,0	0,5
Jens Herrmann-Kambach	1,0	0,4
Bernd Hoffmann	1,3	0,5
Markus Kowollik	0,2	0,1
André Luck	1,6	0,5
Simone Merkel	1,1	0,5
Ronald Petzold	1,5	0,5
Maik Schmidt	0,3	0,3
Klaus Schwill	1,0	0,5

5.5 Abschlussprüferhonorar

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

5.6 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (§ 267 Abs. 5 HGB)

	2016	2015
Mitarbeiter Kerngeschäft	666	677
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	478	494
Mitarbeiter Service und Management	228	195
	894	872

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

5.7 Anteilsbesitz

Verbundene Unternehmen

	Abkürzung	Gesellschafter	Anteil am gezeichneten Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH, Leipzig	LAB	Verkehrsbetriebe IFTEC LSVB	88,00 ¹	390	9
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig	LSB	Verkehrsbetriebe	100,00	297	27
LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig	LTB	Verkehrsbetriebe LeoBus	100,00 ²	806	123
Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig ³	LSVB	Verkehrsbetriebe	100,00	354	77
LeoBus GmbH, Leipzig	LeoBus	Verkehrsbetriebe	100,00	2.123	157
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig ⁴	IFTEC	Verkehrsbetriebe Siemens AG	50,00	10.157	2.844
Verkehrs-Consult Leipzig (VCL) GmbH, Leipzig	VCL	IFTEC RBC ⁵	37,50 ⁶	290	562
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	Verkehrsbetriebe Stadtwerke ⁷	10,00	41	3

Beteiligungen

	Abkürzung	Gesellschafter	Anteil am	Eigenkapital	Ergebnis
			gezeichneten Kapital	TEUR	TEUR
			%		
LIB Verwaltungs-GmbH, Leipzig	LIBV	Verkehrsbetriebe Siemens AG	50,00	26	1
Servicegesellschaft Saale mbH, Halle (Saale) ¹⁰	SGS	LSB HAVAG ⁸	49,00 ⁹	132	0
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) ¹⁰	MDV	Verkehrsbetriebe andere	17,55	461	0
beka GmbH, Köln ¹⁰	beka	Verkehrsbetriebe andere	0,47	383	63

¹ 51,00 % direkt, 100,00 % von 25 % über LSVB, 50,00 % von 24,00 % über IFTEC

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

³ Ergebnisabführungsvertrag mit der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

⁴ Stimmrechtsmehrheit der Vertreter der Verkehrsbetriebe im Aufsichtsrat

⁵ RC Rail & Bus Consultants GmbH, Düsseldorf

⁶ 50,00 % von 75,00 % über IFTEC

⁷ Stadtwerke Leipzig GmbH, Leipzig

⁸ Hallesche Verkehrs-Aktiengesellschaft, Halle (Saale)

⁹ 100,00 % von 49,00 % über LSB

¹⁰ Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015

Leipzig, den 16. März 2017

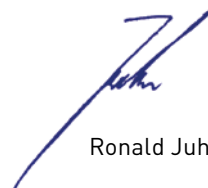
Geschäftsführung



Ulf Middelberg



Michael Halberstadt



Ronald Juhrs

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2016

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2016
	01.01.2016	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8.891	879	0	1.613	11.383
2. Geleistete Anzahlungen	1.283	578	42	-76	1.743
	10.174	1.457	42	1.537	13.126
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	113.996	6.579	418	11.545	131.702
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	487.677	19.913	2.741	19.986	524.835
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	381.173	7.471	228	578	388.994
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	41.874	2.725	68	1.165	45.696
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.499	1.397	96	6.047	22.847
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	56.828	23.692	524	-40.858	39.138
	1.097.047	61.777	4.075	-1.537	1.153.212
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	5.674	0	0	0	5.674
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.133	0	683	0	3.450
3. Beteiligungen	27	8	0	0	35
	9.834	8	683	0	9.159
	1.117.055	63.242	4.800	0	1.175.497

in TEUR

01.01.2016	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen		Buchwerte	
			31.12.2016	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015
6.575	1.123	0	7.698	3.685	2.316	
0	0	0	0	1.743	1.283	
6.575	1.123	0	7.698	5.428	3.599	
29.386	3.175	240	32.321	99.381	84.610	
297.770	16.221	2.206	311.785	213.050	189.907	
230.835	17.310	228	247.917	141.077	150.338	
19.938	2.130	0	22.068	23.628	21.936	
13.933	1.758	96	15.595	7.252	1.566	
0	0	0	0	39.138	56.828	
591.862	40.594	2.770	629.686	523.526	505.185	
0	0	0	0	5.674	5.674	
0	0	0	0	3.450	4.133	
0	0	0	0	35	27	
0	0	0	0	9.159	9.834	
598.437	41.717	2.770	637.384	538.113	518.618	

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 31. Dezember 2016 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 Geschäftsführung 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 Geschäftsführung 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 20. März 2017

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