

FÜR EIN UMDENKEN

MOBILITÄT HEUTE UND MORGEN GESTALTEN

LIEBE KUND*INNEN UND PARTNER*INNEN DER VAG,

noch nie stand der ÖPNV derart im Fokus der Öffentlichkeit wie 2022. Das haben wir dem 9-Euro-Ticket zu verdanken, welches die Bundesregierung als Teil ihres Entlastungspakets für drei Monate auf den Weg gebracht hat. Es war ein groß angelegtes Experiment, das dem ÖPNV nach den pandemiebedingten Fahrgastrückgängen wieder zu Aufwind verhalf. In Nürnberg haben wir das Vor-Pandemieniveau erreicht bzw. leicht überschritten. Viele Menschen nutzten die Gelegenheit, Busse und Bahnen erstmals auszuprobieren oder öfter in ihren Alltag zu integrieren. Allerdings hat sich auch bestätigt, dass ein günstiges Ticket zwar den Anstoß geben kann, den Nahverkehr zu nutzen, aber bei weitem nicht das einzige Kriterium dafür ist. An erster Stelle muss ein gutes und zuverlässiges Angebot vorhanden sein, wie wir es bei der VAG bieten und künftig weiter ausbauen möchten. Dafür braucht es eine nachhaltige und steigende Unterstützung bei der Finanzierung von Bussen und Bahnen, eine klare Priorisierung des ÖPNV, aber auch des Regional- und Fernverkehrs.

In Nürnberg sind wir mit dem Maßnahmenpaket 2030 bereits auf einem guten Weg, das Angebot nochmals deutlich zu verbessern. Um den steigenden Bedarf auch in Zukunft zuverlässig abdecken zu können, arbeiten wir konsequent am Ausbau unserer Leistungsfähigkeit. Sei es, indem wir auf innovative Technologien setzen, eine ökologische Infrastruktur betreiben oder vernetzte Mobilitätservices stetig weiterentwickeln. Im Herbst 2022 haben wir beispielsweise den letzten unserer 35 neuen U-Bahn-Züge in Betrieb genommen. Überhaupt stand das Jahr im Zeichen der U-Bahn: Wir haben mit rund 40.000 Besucher*innen das Jubiläum „50 Jahre U-Bahn“ an einem Wochenende im Juli in unserer U-Bahn-Werkstatt in Langwasser gefeiert. Außerdem waren zwei als „Jubiläumzug“ gestaltete, inzwischen historische U-Bahn-Züge des Typs DT1 im Linienbetrieb unterwegs und informierten über die Geschichte der Nürnberger U-Bahn. Unterhaltsamer Höhepunkt des Jubiläumjahres mit seiner Uraufführung im September war das U-Bahn-Musical, das eigens für uns geschrieben und komponiert wurde.

„Besser verbunden“ lautete das Motto der Europäischen Mobilitätswoche 2022, an der wir uns aktiv beteiligt haben – eine gute Gelegenheit zu zeigen, dass wir Lösungen für zeitgemäße Mobilität zu bieten haben. Und genau diese Lösungen haben wir auch weiterentwickelt. Unseren Fahrgästen stehen



Tim Dahlmann-Resing
Sprecher des Vorstands



Magdalena Weigel
Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektorin

beispielsweise immer mehr digitale Möglichkeiten zur Verfügung, die es einfacher machen, Busse und Bahnen zu nutzen und perspektivisch mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen: Von der Fahrplanauskunft in Echtzeit beim Ticketkauf am Automaten bis hin zur Weiterentwicklung der Smartphone-App NürnbergMOBIL mit Einbindung des Fahrradverleihsystems VAG_Rad. Zukunftsweisend ist auch ein Projekt zur Auslastungsmessung in Bussen, mit dem wir künftig prognostizieren können, wie voll ein Fahrzeug sein wird.

Ein weiterer Meilenstein war 2022 die Inbetriebnahme der ersten Straßenbahn des Typs Avenio. Zehn Monate, nachdem das erste Fahrzeug in Nürnberg ankam, ging es kurz vor Weihnachten in den Fahrgastbetrieb. Auch mit den 26 zusätzlichen neuen Straßenbahnen rüsten wir uns für die Zukunft der Verkehrswende, ebenso wie mit den eBussen. Erfreulicherweise haben wir eine Förderzusage für die Beschaffung von weiteren 56 eBussen erhalten, die in den Jahren 2024/25 geliefert werden sollen. Für die wachsende Flotte steigt auch der Platzbedarf. Deshalb haben wir 2022 den Um- und Ausbau unseres Busbetriebshofs in Schweinau weiter vorangetrieben sowie den Straßenbahnbetriebshof in der Heinrich-Alfes-Straße erweitert.

All diese Themen und weitere interessante Details haben wir wieder interaktiv und abwechslungsreich aufbereitet. Steigen Sie virtuell ein in den digitalen Geschäftsbericht und im realen Leben in unsere Busse und Bahnen. Wir freuen uns, wenn möglichst viele Menschen unser attraktives Angebot nutzen. Es ist ein wichtiger Beitrag zum aktiven Klimaschutz, den alle leisten können. Zumindest immer wieder.

Ihr VAG-Vorstand

Tim Dahlmann-Resing

Magdalena Weigel

INHALT

AUF EINEN BLICK ①

② **SUMMARY**

ORGANE DER GESELLSCHAFT ③

④ **LAGEBERICHT**

BILANZ ⑤

⑥ **GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

ANHANG ⑦

⑧ **ANLAGEVERMÖGEN**

BESTÄTIGUNGSVERMERK ⑨

⑩ **BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

IMPRESSUM ⑪

1 AUF EINEN BLICK

		2022	2021	2020	2019	2018
GESAMTUNTERNEHMEN						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	38	38	38	38	38
Anlagevermögen	Mio. €	449	434	369	325	297
Umlaufvermögen	Mio. €	216	182	191	213	193
Investitionen	Mio. €	48	92	66	50	34
Umsatzerlöse	Mio. €	141	138	135	177	180
Personalaufwendungen	Mio. €	137	135	127	123	118
Beschäftigte (Ø-Wert inkl. Azubis)		2.140	2.080	1.973	1.860	1.830
Jahresfehlbetrag	Mio. €	102	81	89	76	70
VERKEHRSGEBIET						
Größe	km ²	417	417	417	417	557
Einwohner	in 1.000	786	786	786	786	895
VERKEHR- UND BETRIEBSLEISTUNGEN *1						
Fahrgäste	Mio.	136	120	122	152	152
Linienlänge	km	628	610	611	687	740
Betriebsstreckenlänge	km	422	413	412	444	480
Wagen-km	Mio.	28	28	26	27	31
Platz-km	Mio.	5.108	5.108	4.532	4.331	4.719

		2022	2021	2020	2019	2018
U-BAHN-BETRIEB						
Linienlänge	km	41	41	41	40	40
Betriebsstreckenlänge	km	37	37	37	36	36
Linien		3	3	3	3	3
Haltestellen		49	49	49	48	48
Doppeltriebwagen		81*	92	100	100	100
STRASSENBAHN-BETRIEB						
Linienlänge	km	39	39	40	40	40
Betriebsstreckenlänge	km	36	36	35	35	35
Linien		5	5	5	5	5
Haltestellen		78	78	78	77	79
Triebwagen		48	48	48	48	48
OMNIBUS-BETRIEB *1						
Linienlänge	km	548	530	530	607	660
Betriebsstreckenlänge	km	350	340	340	373	408
Linien		53	52	52	52	59
Haltestellen		627	627	629	727	898
Omnibusse		213	213	205	185	241

*1 Einschließlich Omnibusverkehr Fürth sowie vertragliche Leistungen der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)

*2 Einschließlich der infra fürth gmbh und der ESTW

* Inkl. 35 Stück G1

② SUMMARY

OVERALL ECONOMIC PICTURE

The overall economic situation in Germany in 2022 was strongly impacted by the war in Ukraine, the consequences of which included very sharp increases in energy prices. This was compounded by tighter material and supply bottlenecks, significantly higher prices for commodities such as food, the shortage of skilled workers and the effects of the continuing Corona pandemic, which did however ease off throughout the course of the year. Despite these still difficult conditions, the German economy held up well overall in 2022.

OVERVIEW OF THE VAG FINANCIAL YEAR

The financial performance of VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg was altogether better than anticipated. The effects of the Corona pandemic on passenger numbers and consequently on fare revenues continued to weigh on VAG's earnings in 2022 and to have a significant impact on business activities. The introduction of the 9 euro ticket in the months of June to August further impacted business activity.

The Group's reported results from operations in the fiscal year 2022 of –€ 102,191,000 were € 21,025,000 or 25.9% down on the previous year, but significantly better than planned. Transport revenues increased by T€ 6,433. This was 5.3% up on the previous year's figures, which were weak owing to the pandemic. In line with the national average, passenger numbers and transport revenues remained lower than in 2019. The rescue package introduced by the federal and state governments was able to mitigate greater economic damage.

In 2022, VAG had an average of 2,044 employees on its payroll (previous year: 2,009) and 96 trainees (previous year: 71). Diversity needs to be systematically promoted within the company to make VAG even more attractive as an employer and to increase its innovative strength and resilience. For this reason, VAG has joined the Diversity Charter.

Delivery and commissioning of the G1 type metro vehicles, which began in recent years, was completed successfully. The 35th and last new vehicle ordered was registered for passenger service in October 2022.

Delivery of the new GTA8 (Avenio) trams began in May 2022. With the first four vehicles, the local commissioning work required on site was completed and combined with the training of drivers. An additional yard hall now provides parking for all tram vehicles. This yard hall has been prepared

for later conversion into a maintenance workshop. A train driving simulator for initial and ongoing training was delivered on schedule by the French company CORYS and put into operation at the beginning of July.

In order to meet its environmental responsibilities, VAG continues to rely on electric mobility in the bus sector as well. VAG currently runs a total of 46 purely battery-electric buses for regular services. This means that almost a quarter of the regular bus line service is locally emission-free and quiet. A further 46 eBuses have been ordered from EvoBus GmbH, of which 16 are solo and 30 articulated buses. Due to supply problems, these will only be delivered in the first half of 2023. Work to convert the yard hall at the premises of the Schweinau depot into an open garage has been underway since the autumn of 2022 alongside construction of an additional charging infrastructure with 46 parking spaces for the newly procured vehicles.

The VAG_Rad rent-a-bike system was expanded by 500 bikes in 2022 and can be booked via the mobility platform NürnbergMOBIL developed by VAG. It provides a total of around 2,000 bicycles, distributed over 50 docking stations, as well as a „Flexzone“ for borrowing and returning bicycles from anywhere within an area that has now been expanded to include the Langwasser district. In addition, work has begun on constructing further docking stations along important transport routes. VAG_Rad enables VAG to provide all day and night services in addition to classic public transport.

OUTLOOK

Once the current pandemic has been overcome, VAG expects passenger numbers to continue to rise and demand for vehicles to increase. The focus continues to be on service quality, especially in view of the need to win back passengers in the short term and the expected increase in demand due to the introduction of the national Deutschlandticket. VAG is therefore continuing to invest in the modernisation and expansion of its vehicle fleet.

The impact of the Ukraine conflict cannot yet be determined precisely, but may continue to affect the company's earnings. Neither is it yet entirely clear to what effect the coronavirus pandemic and the introduction of a national Deutschlandticket from 1 May 2023, will have on mobility behaviour and consequently on the use of public transport. Passenger numbers are expected to be higher in 2023 than in 2022. VAG remains convinced that public transport will play a key role in achieving the climate targets and that it is therefore necessary to continue expanding services. It is essential that public transport continues to receive sustainable financing.

3 ORGANE DER GESELLSCHAFT

AUFSICHTSRAT

VERTRETER DER ANTEILSEIGNER:

Christian Vogel	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Dr. Nasser Ahmed	Stadtrat und Referent für Kommunikation der Tennet TSO GmbH
Mike Bock	Stadtrat und freiberuflicher Ingenieur für Maschinensicherheit unter dem Namen „Safety 4 Future – Mike Bock“
Thorsten Brehm	Stadtrat und Geschäftsführer der Rimondeli UG
Natalie Keller	Stadträtin, Projektleiterin und Referentin für Antidiskriminierungsarbeit im Projekt „Aktiv(ierend)e Antidiskriminierungsarbeit in Bayern“, AGABY Arbeitsgemeinschaft der Ausländer-, Migranten- und Integrationsbeiräte Bayerns
Andreas Krieglstein	Stadtrat und Bereichsleiter Unternehmensentwicklung der VR Bank Metropolregion Nürnberg eG
Maximilian Müller	Stadtrat und Geschäftsführer für Projektentwicklung und Transaktion der Alpha Gruppe in Nürnberg
Marion Padua	Stadträtin und pädagogische Fachkraft in einer offenen Ganztagschule
Kilian Sendner	Stadtrat und Rentner
Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Fachassistentin bei ZAV International Services (Bayern) – Dienststelle der Bundesagentur für Arbeit

VERTRETER DER ARBEITNEHMER:

Jürgen Rötzer	Betriebsratsvorsitzender der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Andreas Gerstmeier	freigestelltes Betriebsratsmitglied der VAG
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer der VAG
Jürgen Meierhöfer	Straßenbahnfahrer der VAG
Roland Müller	Busfahrer der VAG
Stefanie Sattler	Schwerbehindertenvertreterin der VAG
Konrad Schmidt	Geschäftsbereichsleiter Fahrweg der VAG
Rita Wittmann	Bezirksgeschäftsführerin ver.di Mittelfranken
Stefan Wolf	Gewerkschaftssekretär ver.di Mittelfranken
Walter Wunsiedler	FAP-Fahrer der VAG

③ ORGANE DER GESELLSCHAFT

VORSTAND

Josef Hasler	Vorsitzender des Vorstands, bis 21. September 2022 <i>Ressorts:</i> Verkauf, Controlling und Wirtschaftsplanung Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg Vorsitzender des Vorstands der N-ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg
Tim Dahlmann-Resing	Sprecher des Vorstands, ab 21. September 2022 Mitglied des Vorstands für Technik und Marketing, bis 21. September 2022 <i>Ressorts:</i> VGN-Angelegenheiten, Technik und Innovation, Steuerung Betrieb, Fahrweg, Marketing, Planung, Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge sowie ab 21. September 2022 Verkauf, Controlling und Wirtschaftsplanung
Magdalena Weigel	Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektorin <i>Ressort:</i> Fahrbetrieb und Service Mitglied der Geschäftsführung und Arbeitsdirektorin der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektorin der N-ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg

4 LAGEBERICHT

A GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung (StWN) mit Sitz in Nürnberg. Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln und -anlagen. Die VAG bietet Verkehrsleistungen im Stadtgebiet Nürnberg und einigen Nachbarortslinien an. Die VAG ist durch die Stadt Nürnberg auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Nürnberg, einschließlich einiger Stadtgrenzen überschreitender Linien, betraut worden.

B WIRTSCHAFTSBERICHT

B.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Die Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung hat zum Jahresende 2022 merklich nachgelassen und das Bruttoinlandsprodukt ist im vierten Quartal um 0,4 % gegenüber dem Vorquartal zurückgegangen. Aufgrund der hohen Inflation kam es zu Kaufkraftverlusten und Konsumzurückhaltung, was zu einem spürbaren Rückgang des privaten Verbrauchs führte. Die Inflationsrate verharrte auf hohem Niveau und lag im Februar bei +8,7 %.

Arbeitsmarkt

Der Arbeitsmarkt in Deutschland entwickelte sich im Jahr 2022 positiv. Bundesweit reduzierte sich die Arbeitslosenquote von 5,7 % im Vorjahr auf 5,3 %. Im Stadtgebiet Nürnberg erhöhte sich der Wert zum 31. Dezember 2022 auf 5,5 % (Vorjahr 5,3 %).

Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV lagen im bundesweiten Durchschnitt für das Jahr 2022 bei etwa 80 % bis 90 % der Nachfrage, die es im bisherigen Rekordjahr 2019 gab. Nach über zwei Jahren Corona-Pandemie sind die Fahrgastzahlen deutlich gesunken. Durch das 9-Euro-Ticket konnten jedoch Fahrgäste zurück- und neu hinzugewonnen werden.

4 LAGEBERICHT

B.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Der Geschäftsverlauf 2022 der VAG spiegelte zum einen die zunehmende Bedeutung des Personenverkehrs, aber auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie, eines befristeten 9-Euro-Tickets sowie der allgemeinen Kostenentwicklung in Folge des Ukraine-Konfliktes auf den ÖPNV wider.

Markt und Kunde

In den Monaten Juni bis August 2022 wurde im Rahmen des Entlastungspakets II der Bundesregierung ein deutschlandweit gültiges 9-Euro-Ticket mit entsprechendem Monatspreis umgesetzt. Das hatte die operativen Prozesse in Vertrieb und Marketing, die Ticket- und Nachfragestruktur wie auch das Mobilitätsverhalten unserer Kund*innen im Jahresverlauf zusätzlich zu den Pandemiewirkungen maßgeblich beeinflusst. Der Verkauf der 9-Euro-Tickets (in Summe rund 685 Tausend Stück) konnte kurzfristig in allen Vertriebskanälen umgesetzt werden. Zusätzlich wurden Bestandskund*innen im Geltungszeitraum größtenteils automatisch umgestellt (rund 174 Tausend Kund*innen). Das Ticketangebot nahm in der Kundenkommunikation sowie im Kundenservice breiten Raum ein.

Die VAG führt kontinuierliche Marktanalysen zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Bevölkerung inklusive einer Erhebung der Einschätzungen und Einstellungen zum ÖPNV durch. Zur genauen Beobachtung der Entwicklungen während der Corona-Pandemie wurden die Stichproben auch im Jahr 2022 weiterhin verdichtet. Die Wirkungen der Pandemie und des 9-Euro-Tickets zeigen sich unter anderem auch in den nachfolgenden zusammengefassten Ergebnissen der Marktanalysen.

Nach einem pandemiebedingten Rückgang der Gesamtmobilität in den Vorjahren war ab März 2022 eine Annäherung an das Vor-Pandemieniveau zu erkennen, das im Geltungszeitraum des 9-Euro-Tickets erreicht bzw. leicht übertroffen wurde.

Ein deutlicher Einfluss ergab sich zudem bei der Verkehrsmittelwahl. In den Lockdown-Phasen der Pandemie war der Anteil des ÖPNV deutlich rückläufig. Im Geltungszeitraum des 9-Euro-Tickets erreichte der ÖPNV in Nürnberg einen Marktanteil, der leicht über dem Vor-Pandemieniveau lag (24 % zu 23 %). Für das gesamte Jahr 2022 (Oktober 2021 bis September 2022) lässt sich in Summe ein ÖPNV-Marktanteil von 20 % feststellen. In diesem Zeitraum lag der gemessene Zufriedenheitsindex (Saldo aus Anteil zufriedener und unzufriedener Kunden) bei +50 (Vor-Pandemie +56).

Die auf Basis der Nutzungshäufigkeit der im VGN verkauften Fahrausweisarten rechnerisch ermittelte Gesamtzahl der Fahrgäste (Nürnberg mit Nachbarorten und U-Bahn Fürth) stieg im Jahr 2022 um 20,9 % auf 136,1 Mio. Personen. Die Fahrgäste verteilten sich auf Regeltarif (120,5 Mio.), Schwerbehindertenbeförderung (9,1 Mio.) und Sonstige (6,5 Mio.). Mangels statistischer Basis können zu vermutende Rückgänge der Nutzungshäufigkeiten von Fahrausweisen, vor allem im Zeitkartenbereich, nicht abgebildet werden. Die tatsächlichen Fahrgastzahlen dürften damit in Jahressumme leicht unter den dargestellten Werten liegen.

Zum 1. Januar 2022 wurden die Fahrpreise im VGN um durchschnittlich 5,5 % erhöht. Basis waren die prognostizierten Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen im VGN. Von der Tarifierhöhung ausgenommen waren die im Tarifgebiet Nürnberg/Fürth geltenden Fahrpreise in den Tarifstufen A und K. Die den Verkehrsunternehmen entstehenden, rechnerischen Fahrgeldmindereinnahmen wurden verursachergerecht von der Stadt Nürnberg ausgeglichen.

Pandemiebedingte Fahrgeldmindereinnahmen im Jahr 2022 werden durch öffentliche Beihilfeleistungen aus dem sogenannten „ÖPNV-Rettungsschirm“ im Vergleich zum Jahr 2019 vollständig ausgeglichen. Dieser schließt außerdem einen Ausgleich für Fahrgeldmindereinnahmen sowie vertrieblichen Mehraufwand aus der Umsetzung des deutschlandweit gültigen 9-Euro-Tickets ein. Der vorläufige Ausgleich aus dem ÖPNV-Rettungsschirm für das Jahr 2022 lag bei rund 56.357 T€ (davon 24.872 T€ für das 9-Euro-Ticket).

Die App NürnbergMOBIL wird stetig weiterentwickelt. Mit dieser Mobilitätsplattform bietet die VAG ihren Fahrgästen eine smartphonebasierte Auskunft- und Ticketingplattform. Durch die Integration des Fahrradverleihsystems VAG_Rad, dessen Angebot weiter ausgebaut wurde und rund 742 Tausend Ausleihen (Vorjahr 550 Tausend) verzeichnete, bietet die Plattform erste intermodale Funktionalitäten.

4 LAGEBERICHT

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Der Fahrgastregelbetrieb konnte im Jahr 2022 weitgehend stabil abgewickelt werden. In den Sommermonaten und auch im Herbst kam es aufgrund von baustellenbedingten Zusatzleistungen und hoher Krankenstände allerdings zu Fahrtausfällen. Dies erforderte nach Absprache mit dem Aufgabenträger eine geringfügige Fahrplanausdünnung in den Sommerferien sowie im Spätherbst.

Ausbildungen, Nachschulungen sowie die Fahrausweisprüfung wurden trotz pandemiebedingt erschwerten Rahmenbedingungen ganzjährig, aufgrund der Personalsituation jedoch teilweise eingeschränkt, durchgeführt.

Insgesamt wurde eine Verkehrsleistung von 22,999 Millionen Kilometern erbracht. Auf die U-Bahn entfielen davon 5,805 Millionen Kilometer, auf die Straßenbahn 2,636 Millionen Kilometer und auf den Busverkehr 14,558 Millionen Kilometer.

Die in den letzten Jahren begonnene Anlieferung und Inbetriebnahme der U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 wurde erfolgreich abgeschlossen. Im Oktober 2022 wurde das 35. und damit letzte bestellte Neufahrzeug für den Fahrgastbetrieb zugelassen. Damit befinden sich alle G1-Fahrzeuge im Fahrgastbetrieb, der im Jahresverlauf weitgehend reibungslos erfolgte. Die Altfahrzeuge der Typen DT1 und DT2 wurden ersetzt und bis auf einen Museumszug außer Betrieb genommen.

Die Grunderneuerung der Straßenbahnfahrzeuge der Baureihe GT8N wurde im Jahr 2022 fortgesetzt. Bis zum Jahresende 2022 wurden 19 modernisierte GT8N-Fahrzeuge in den Fahrgastbetrieb zurückgeführt. Der Abschluss der Gesamtmaßnahme ist für Herbst 2023 geplant.

Im Mai 2022 begann die Auslieferung der neuen Straßenbahnfahrzeuge GTA8 (Avenio, Siemens AG). Mit den ersten vier Fahrzeugen wurden die vor Ort erforderlichen Inbetriebnahmetätigkeiten begonnen und teilweise abgeschlossen. Gleichzeitig fand die Ausbildung der Fahrer*innen statt. Die technische Aufsichtsbehörde erteilte die Betriebserlaubnis im November 2022.

Wegen der neuen, zusätzlichen GTA8-Fahrzeuge wurde auch der Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße erweitert. Durch eine zusätzliche Abstellhalle können alle Straßenbahnfahrzeuge abgestellt werden. Diese Abstellhalle wurde für eine spätere Umrüstung zur Instandhaltungswerkstatt vorbereitet. Die Fertigstellung ist im Frühjahr 2023 vorgesehen.

Für die Unterstützung der Aus- und Weiterbildungen bei der Straßenbahn wurde ein Fahrsimulator der französischen Firma CORYS termingerecht angeliefert und Anfang Juli in Betrieb genommen.

Um ihrer Verantwortung im Bereich Umweltschutz gerecht zu werden, setzt die VAG weiterhin auch im Busbereich auf Elektromobilität. Aktuell stehen der VAG insgesamt 46 rein batterieelektrisch angetriebene Busse für den Linienbetrieb zur Verfügung. Alle Elektrobusse waren über das gesamte Jahr 2022 im Einsatz. Damit konnte nahezu ein Viertel des regulären Linienbetriebes lokal emissionsfrei und geräuscharm betrieben werden. Die im Rahmen des Konzern-Projektes „eBus to Grid“ realisierte Abstellanlage für 39 Elektrobusse mit entsprechender Ladeinfrastruktur wurde erfolgreich betrieben. Im Wesentlichen erfolgen die Ladevorgänge der eBus-Flotte über die Ladeinfrastruktur des eBus-Ports.

Bei der EvoBus GmbH wurden weitere 46 Elektrobusse bestellt, davon 16 Solobusse und 30 Gelenkbusse, die Auslieferung erfolgt im ersten Halbjahr 2023. Auf dem Gelände des Betriebshofes Schweinau findet seit Herbst 2022 der Umbau der Abstellhalle auf eine offene Garage sowie der Aufbau einer zusätzlichen Ladeinfrastruktur mit 46 Stellplätzen für die neu beschafften Fahrzeuge statt.

Das Betriebsgelände Jaeckelstraße wird um ein Nachbargrundstück erweitert. Dort sollen Stellplätze für weitere 36 Gelenkbusse und der Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes realisiert werden. Im Jahr 2022 ist der Abbruch der Bestandsgebäude erfolgt.

Das Fahrradverleihsystem VAG_Rad wurde im Jahr 2022 um 500 Räder ergänzt. Es bietet in Summe etwa 2.000 Fahrräder, verteilt auf 50 Ausleihstationen sowie eine „Flexzone“ zur ortsungebundenen Ausleihe und Rückgabe, die um einen Bereich im Stadtteil Langwasser erweitert wurde. Zudem wurde mit der Errichtung weiterer Ausleihstationen entlang wichtiger Verkehrsrouten begonnen. Mit dem VAG_Rad ergänzt die VAG ihr Angebot über den klassischen ÖPNV hinaus mit zeitlich uneingeschränkter Verfügbarkeit.

B.3 UMWELT

Die VAG investiert bei Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen auch künftig in umweltfreundliche Technologien. Bei den elektrischen Betriebsmitteln setzt die VAG weiterhin vollständig auf Ökostrom. Für den Betrieb von Erdgasbussen konnte der gesamte Bedarf als Bioerdgas beschafft werden, womit die entsprechende Betriebsleistung CO₂-neutral erbracht wurde.

4 LAGEBERICHT

Ihrem Anspruch, Fahrgästen eine umweltschonende Alternative zum Pkw zu bieten, wird die VAG damit weiterhin gerecht. Der entstehende CO₂-Ausstoß pro Person und Kilometer liegt im Mix über alle VAG-Fahrzeuge deutlich unter dem entsprechenden Pkw-Wert. Mit dem komplett CO₂-frei gewonnenen Ökostrom aus Wasserkraft ist die CO₂-Bilanz bei der U-Bahn, der Straßenbahn sowie den Elektrobussen weiterhin neutral.

Zur Einsparung von Erdgas wurde ab September 2022 der Einsatz der Gasbusse um ca. 15 % reduziert. Damit wurden monatlich ca. 300 MWh Erdgas eingespart. Die Fahrleistung der weiteren Busse wurde entsprechend erhöht, so dass die Maßnahme keine Auswirkung auf die verkehrliche Leistung hatte.

B.4 PERSONAL

Im Jahr 2022 beschäftigte die VAG im Durchschnitt 2.044 Mitarbeitende (Vorjahr: 2.009) und 96 zur Berufsausbildung Beschäftigte (Vorjahr: 71).

Förderung von Vielfalt

Die Arbeitswelt ändert sich rasant, insbesondere durch die demografische Entwicklung, Digitalisierung und einen gesellschaftlichen Wertewandel. Die VAG steht zudem vor der Herausforderung, die Mobilitätswende mit einer Ausweitung des Angebotes und den dafür nötigen Kompetenzen zu meistern. Dabei nimmt der Wettbewerb um qualifiziertes Personal eine Schlüsselrolle ein. Um die VAG noch attraktiver als Arbeitgeber zu präsentieren sowie die Innovationskraft und Resilienz zu steigern, soll die Vielfalt im Unternehmen systematisch gefördert werden. Daher trat die VAG der Charta der Vielfalt bei.

Hinsichtlich der Altersdiversität stellt die eigene berufliche Ausbildung ein wesentliches Instrument dar. Die VAG bot im Jahr 2022 in sechs Berufen 45 Ausbildungsplätze an. Trotz aufwändiger Social Media Auftritte und einer Steigerung des Azubimarketings konnten aufgrund des engen Bewerbermarktes sieben Plätze im Ausbildungsberuf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ nicht besetzt werden.

Mobiles Arbeiten verstetigt

Die Haltung gegenüber mobilem Arbeiten entwickelte sich im Unternehmen, gerade im kaufmännischen Bereich, während der letzten zwei Jahre weiter positiv. Hybrides Arbeiten wird auch nach dem Ende der Corona-Beschränkungen dort, wo es die Aufgabe zulässt, beibehalten. Dafür wurden die betrieblichen Voraussetzungen und technischen Rahmenbedingungen vereinbart.

Mit Personalentwicklungsmaßnahmen werden Führungskräfte und Mitarbeitende bei der Ausgestaltung der veränderten Situation begleitet.

Zukunftsfit bleiben

Die im Jahr 2021 durchgeführte Mitarbeiterbefragung beinhaltete eine Bewertung der Demografiefestigkeit und die gesetzlich vorgeschriebene Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen. Im weiteren Folgeprozess werden zentral und dezentral Maßnahmen entwickelt, umgesetzt und über eine zentrale Datenbank nachgehalten.

Unternehmenserklärung

Gemäß der gesetzlichen Verpflichtungen nach § 289f Abs. 4 HGB gibt die VAG nachfolgende Erklärung zur Unternehmensführung ab:

Für die Zusammensetzung des eigenen sowie des Vorstandsgremiums beschloss der Aufsichtsrat für die Stufe bis 30. Juni 2022 die Beibehaltung des Frauenanteils zum 30. Juni 2017.

Zum Stichtag 30. Juni 2022 wurden die Zielgrößen mit 25,0 % weiblicher Mitglieder im Aufsichtsrat und 33,3 % weiblicher Mitglieder im Vorstand übererfüllt.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstandes hatte dieser jeweils eine Bandbreite als Zielgröße festgelegt. Die Zielgröße des Anteils an Frauen betrug für die Stufe bis 30. Juni 2022 in der ersten Führungsebene zwischen 10,0 % und 20,0 % und in der zweiten Führungsebene zwischen 16,0 % und 20,0 %. Zum Stichtag 30. Juni 2022 wurden die Zielgrößen in der ersten Führungsebene erreicht, nicht jedoch in der zweiten Führungsebene. Dies war vor allem auf die Reduzierung einer Funktion von Ebene 2 auf Ebene 3 zurückzuführen.

Für die nächste Stufe bis 30. Juni 2027 beschloss der Aufsichtsrat für die Zusammensetzung des eigenen Gremiums einen Anteil von 25,0 % weiblicher Mitglieder sowie für das Vorstandsgremium eine Quote von 33,3 %. Die Zielgröße des Anteils der Frauen für die erste Führungsebene liegt bei mindestens 11,1 % sowie für die zweite Führungsebene bei mindestens 20,0 %. Beide Zielgrößen wurden bis 30. Juni 2027 beschlossen.

In den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstandes wurde zum 30. Juni 2022 eine ähnliche Geschlechterverteilung wie in der Gesamtbelegschaft erreicht. Es ist grundsätzlich eine Erhöhung des Frauenanteils in der Gesamtbelegschaft anzustreben.

4 LAGEBERICHT

B.5 LAGE

Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation des Unternehmens trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie, unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus dem Rettungsschirm im Geschäftsjahr 2022, besser als erwartet. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastzahlen und somit auch auf die Fahrgeldeinnahmen belasteten auch im Jahr 2022 die Ergebnisentwicklung der VAG erheblich und hatten weiterhin deutlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit. Einen weiteren Einfluss auf die Geschäftstätigkeit hatte die Einführung des 9-Euro-Tickets.

Leistungsindikatoren

Die wesentlichen Steuerungsgrößen der VAG sind die im Folgenden beschriebenen Leistungsindikatoren: Die zentrale Steuerungsgröße stellt das Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EGT) dar, welches gemäß der Gewinn- und Verlustrechnung (Position 10) ermittelt wurde. Daneben ist die Kundenzufriedenheit ein nichtfinanzieller Leistungsindikator. Die Kundenzufriedenheitsanalyse erfolgt mittels Testkunden sowie regelmäßig durchgeführter Kundenumfragen durch die PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH im Namen der VAG.

Ertragslage	2022	2021	Veränderung*		
	T€	T€	T€		%
Umsatzerlöse	141.118	138.242	+ 2.876	+	2,1
Sonstige Erträge	68.392	64.417	+ 3.975	+	6,2
Materialaufwand	- 73.877	- 73.364	- 513	-	0,7
Personalaufwand	- 137.448	- 135.317	- 2.131	-	1,6
Abschreibungen	- 33.533	- 26.272	- 7.261	-	27,6
Sonstige Aufwendungen	- 59.963	- 40.591	- 19.392	-	47,8
Finanzergebnis	- 6.860	- 8.281	+ 1.421	+	17,2
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	- 102.191	- 81.166	- 21.025	-	25,9

* Ergebnisverschlechterung (-), Ergebnisverbesserung (+)

Das **Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EGT)** des Geschäftsjahres 2022 lag bei -102.191 T€ und damit 21.025 T€ bzw. 25,9 % schlechter als im Vorjahr, jedoch erheblich besser als das Planergebnis von -125.745 T€. Nachfolgend werden die wesentlichen Einflüsse auf das Ergebnis dargestellt:

Die Umsatzerlöse entwickelten sich wie folgt:

	2022	2021
	T€	T€
Verkehrserlöse	127.560	121.127
Sonstige Umsatzerlöse	13.558	17.115
	141.118	138.242

4 LAGEBERICHT

Im Berichtsjahr erhöhten sich die **Umsatzerlöse** insgesamt um 2.876 T€ bzw. 2,1 % auf 141.118 T€.

Die **Verkehrserlöse** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 6.433 T€ bzw. 5,3 %. Wie auch im Bundesdurchschnitt lagen die Fahrgastzahlen und die Verkehrserlöse aber noch unter dem Niveau von 2019. Zum 1. Januar 2022 erfolgte eine jährliche Tarifierhöhung, nachdem diese im Vorjahr ausgesetzt wurde. Von der Tarifierhöhung ausgenommen waren die im Tarifgebiet Nürnberg/Fürth geltenden Fahrpreise in den Tarifstufen A und K. Der Anstieg der Verkehrserlöse begründete sich vorwiegend mit höheren öffentlichen Ausgleichsleistungen, vor allem im Zusammenhang mit dem aktuellen 365-Euro-Ticket, für Schüler und Auszubildende. Der Rettungsschirm von Bund und Ländern konnte größere wirtschaftliche Schäden abmildern. Die Zuschüsse aus dem Rettungsschirm sowie dem 9-Euro-Ticket werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen gezeit.

Die **sonstigen Erträge** erhöhten sich insbesondere aufgrund höherer Zuschüsse aus dem Corona-Rettungsschirm von Bund und Ländern sowie dem 9-Euro-Ticket um 3.975 T€ im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig dazu reduzierten sich die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der **Materialaufwand** stieg im Vorjahresvergleich um 513 T€ auf 73.877 T€. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für den Fahrstrom.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,6 %. Maßgeblich hierfür waren insbesondere der im Vergleich zum Vorjahr höhere durchschnittliche Personalstand, gestiegene Versorgungsaufwendungen, die Tarifierhöhung zum 1. Mai 2022 sowie eine deutlich geringere Dotierung der Jubiläumsrückstellung.

Die **Abschreibungen** lagen bedingt durch die getätigten Investitionen um 7.261 T€ (27,6 %) über dem Vorjahreswert.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich im Berichtsjahr um 19.392 T€. Dies war hauptsächlich auf die Zuführung zu den Rückstellungen für Verbundeinnahmen zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr fiel das negative EGT um 18,7 % besser aus als das geplante negative Ergebnis. Hauptgründe für diese Ergebnisverbesserung waren höhere sonstige Erträge, insbesondere durch die Zuschüsse aus dem Rettungsschirm und für das 9-Euro-Ticket. Die coronabedingt rückläufigen Umsatzerlöse wurden überwiegend durch die Zuschüsse aus dem Rettungsschirm von Bund und Ländern ausgeglichen. Weiterhin verringerte sich der Materialaufwand, die Abschreibungen sowie der Personalaufwand. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen hingegen nahmen zu.

Das **negative Jahresergebnis** und somit der Zuschussbedarf erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund der höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 20.993 T€ auf 102.329 T€. Dieses wird auf Basis des bestehenden Organschaftsvertrags von der Muttergesellschaft StWN ausgeglichen.

4 LAGEBERICHT

Finanzlage

Die finanzielle Entwicklung der Gesellschaft wird in folgender Kapitalflussrechnung gemäß DRS 21 dargestellt:

	2022
	T€
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	– 49.051
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	– 73.885
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	144.929
Veränderung des Finanzmittelfonds	21.993
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	– 14.389
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	7.605

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit und der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit konnten durch den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit gedeckt werden. Zur Finanzierung der Investitionen und zur Refinanzierung bestehender Verbindlichkeiten wurden Kredite aufgenommen. Insgesamt erhöhte sich der Finanzmittelfonds 2022 um 21.993 T€ auf 7.605 T€.

Im negativen **Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit** wirkte sich vor allem das negative Periodenergebnis aus.

Der negative **Cashflow aus der Investitionstätigkeit** war insbesondere von den Auszahlungen für die Fahrzeugbeschaffungen sowie den kurzfristigen Finanzmittelanlagen im Rahmen des Cash-Pools geprägt.

Der **Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit** resultierte im Wesentlichen aus dem Verlustausgleich 2021 der StWN, der Vereinnahmung von Zuschüssen sowie der Tilgung und Aufnahme von Darlehen zur Finanzierung der Fahrzeugbeschaffungen.

Der positive **Finanzmittelfonds** in Höhe von 7.605 T€ (Vorjahr negativ 14.389 T€) bestand aus den flüssigen Mitteln in Höhe von 7.605 T€ (Vorjahr 1.950 T€) abzüglich der kurzfristigen Kredite in Höhe von 0 T€ (Vorjahr 16.339 T€).

Die VAG ist in das Cash-Pooling der StWN eingebunden, über das die Liquidität gesteuert wird. Die Zahlungsfähigkeit ist damit sichergestellt. Zum Stichtag bestanden keine nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien.

4 LAGEBERICHT

Vermögenslage

In der nachfolgenden Vermögens- und Kapitalstruktur wurden Rechnungsabgrenzungsposten dem Umlaufvermögen zugeordnet. Rückstellungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden im mittel- und langfristigen Fremdkapital ausgewiesen.

Die Vermögens- und Kapitalstruktur zeigte folgende Entwicklung:

	31.12.2022		31.12.2021	
	T€	%	T€	%
VERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	3.287	0,5	2.179	0,4
Sachanlagen	432.782	65,1	419.619	68,0
Finanzanlagen	12.683	1,9	12.407	2,0
Umlaufvermögen langfristig	42	0,0	31	0,0
Umlaufvermögen kurzfristig	216.212	32,5	182.487	29,6
	665.006	100,0	616.723	100,0
KAPITAL				
Eigenkapital	89.860	13,5	89.860	14,6
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	502.448	75,6	388.433	63,0
Kurzfristiges Fremdkapital	72.698	10,9	138.430	22,4
	665.006	100,0	616.723	100,0

Die **Bilanzsumme** zum 31. Dezember 2022 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 48.283 T€ bzw. 7,8 % auf 665.006 T€. Auf der Aktivseite nahm insbesondere das Sachanlagevermögen aufgrund der getätigten Investitionen zu. Außerdem erhöhten sich die Forderungen gegen verbundene Unternehmen, bedingt im Wesentlichen durch den höheren Verlustausgleich. Auf der Passivseite stiegen vorwiegend die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Neuaufnahme von Darlehen zur Finanzierung der Investitionen sowie die sonstigen Rückstellungen.

Am Ende des Geschäftsjahres betrug die Eigenkapitalquote 13,5 % (Vorjahr 14,6 %).

Bei der Beurteilung der Vermögens- und Kapitalstruktur ist die wirtschaftliche Einbindung der VAG in den StWN-Konzern zu berücksichtigen. Durch den Verlustausgleich der StWN und die Verlustübernahmen der Stadt Nürnberg ist die Vermögensstruktur als ausreichend zu bewerten.

4 LAGEBERICHT

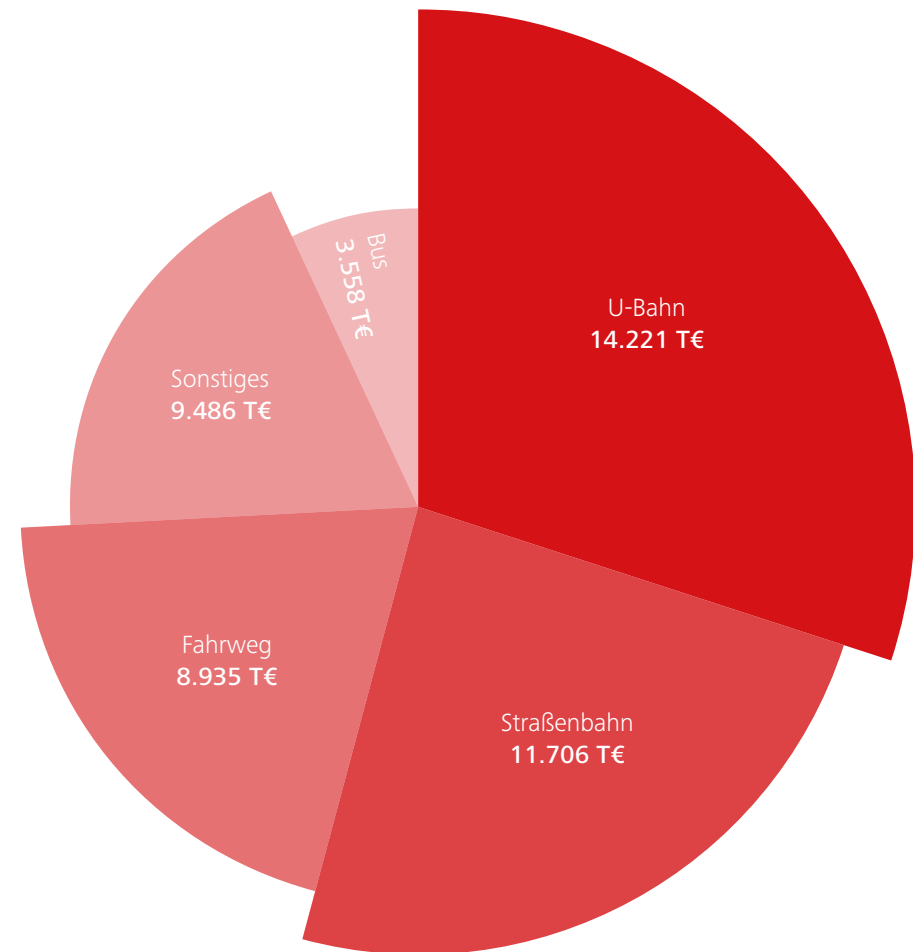
Investitionen und Finanzierung

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen und abzüglich der erhaltenen Zuschüsse beträgt 47.906 T€.

Die Investitionen 2022 entfielen im Wesentlichen auf die Geschäftsbereiche U-Bahn und Straßenbahn. Sie betrafen vor allem die Neubeschaffung der U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 sowie Anzahlungen und Anlagen im Bau für Straßenbahnen.

Insgesamt erhielt die VAG im Jahr 2022 Zuschüsse in Höhe von 18.588 T€ nach dem bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 1.120 T€ vom Bundesministerium für Umwelt, 1.050 T€ nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, 1.040 T€ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 668 T€ vom VGN, 585 T€ von Dritten und 9 T€ vom Freistaat Bayern. Die Investitionszuschüsse wurden von den Investitionen abgesetzt.

Das **Anlagevermögen** ist zu 20,0 % (Vorjahr 20,7 %) durch Eigenkapital bzw. vollständig durch mittel- und langfristig zur Verfügung stehende Mittel gedeckt.



4 LAGEBERICHT

C CHANCEN-, RISIKO- UND PROGNOSEBERICHT

C.1 RISIKOMANAGEMENT UND RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Ziel des Risikomanagementsystems der VAG ist es, frühzeitig Abweichungen vom geplanten Ergebnis sowie bestandsgefährdende Risiken zu erkennen, um rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Risikomanagementprozess sind die Feststellung des Risikokapitals und dessen Aufteilung sowie die Definition der Risikolimits für die einzelnen unternehmerischen Teilaktivitäten. Weiterer wesentlicher Bestandteil ist das damit verbundene mehrstufige EGT-Vorwarnstufenkonzept, durch das Veränderungen in der Risikosituation deutlich aufgezeigt und die Möglichkeit zur rechtzeitigen Gegensteuerung gegeben werden.

Die Risiko- und Chancenidentifikation sowie deren Bewertung finden systematisch und fortlaufend statt. Die Dokumentation aller identifizierten Risiken und Chancen inklusive Gegenmaßnahmen erfolgt in einer zentralen Datenbank. Erfassten Risiken und Chancen werden statistische Verteilfunktionen und Eintrittswahrscheinlichkeiten zugeordnet. Die Gesamtheit der Risiken und Chancen wird unter Berücksichtigung der ihnen zugeordneten Verteilfunktionen und Eintrittswahrscheinlichkeiten mittels Simulationen aggregiert und bewertet. Ein regelmäßiges Berichtswesen an alle relevanten Empfänger ist implementiert. Betrachtungszeitraum ist das jeweils laufende Jahr sowie die fünf Planjahre des aktuell genehmigten mittelfristigen Wirtschaftsplans. Wesentliche Veränderungen einzelner Risiken und Chancen werden ad hoc berichtet.

DIE WESENTLICHEN CHANCEN UND RISIKEN WERDEN NACHFOLGEND AUFGEFÜHRT:

Politische und regulatorische Risiken

Die allgemeinen ÖPNV-Zuschüsse durch den Bund und die Landesmittel des Freistaats Bayern stellen ein wesentliches Risikopotenzial dar. Das Umdenken in der Politik führt aktuell zu einer punktuellen Erhöhung der Zuschussquoten und einer starken Ausweitung der Zuschussprogramme. Jedoch ist zu befürchten, dass wegen der zeitlichen Befristung und der Kürze der Programmlaufzeiten die Zuschussmittel nicht im erforderlichen Umfang abgerufen werden können, um eine kontinuierliche Verbesserung der Situation im ÖPNV zu bewirken.

Wichtigstes Instrument zur Eindämmung der negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen blieb auch im Jahr 2022 der von Bund und Ländern gemeinsam auf den Weg gebrachte ÖPNV-Rettungsschirm. Nachdem weiterhin davon ausgegangen wird,

dass das Vor-Corona-Niveau erst mittelfristig wieder erreicht werden kann und auch die Inflationsrate deutlich über den Vorjahren liegt, braucht es auch in den kommenden Jahren eine finanzielle Unterstützung seitens der Politik. Inwieweit sich die Einführung des Deutschlandtickets für 49 Euro auf die Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen auswirken wird, lässt sich derzeit noch nicht einschätzen.

Als Reaktion auf die stark gestiegenen Lebenshaltungskosten veranlasste die Bundesregierung für den Zeitraum Juni bis August 2022 ein deutschlandweit gültiges Ticket zum Preis von monatlich 9 Euro, welches die Fahrgastzahlen kurzzeitig auf das Vor-Corona-Niveau ansteigen ließ und die Bundesregierung dazu bewog, im Laufe des Jahres 2023 dauerhaft ein bundesweit gültiges, ausschließlich über digitale Kanäle vertriebenes ÖPNV-Deutschlandticket als Abonnement mit monatlicher Kündigungsmöglichkeit für anfänglich 49 Euro anzubieten. Zur Finanzierung wurden im Rahmen des dritten Entlastungspaketes von Bund und Ländern 3,0 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt. Ende 2024 soll über die weitere Zukunft des Deutschlandtickets entschieden werden. Durch diese Entscheidung der Bundesregierung wird die Erlössituation der Verkehrsbetriebe signifikant und dauerhaft beeinflusst und birgt, bis zur endgültigen Klärung der Ausgleichsmodalitäten, ein Risikopotenzial, das sich auch auf die Erlöszuscheidung innerhalb der Verkehrsverbünde und die Erlösabrechnung erstreckt. Verstärkt wird dies durch die aktuelle Unklarheit über den Ausgleich von coronabedingten Einnahmehausfällen ab Januar 2023.

Marktrisiken und -chancen

Durch den Ukraine-Konflikt sorgte die Inflation für gestiegene Energiekosten. Insbesondere die Strompreise für den Fahrstrom stellen dabei ein Risiko in den kommenden Jahren dar. Zudem ergeben sich aus zusätzlich erforderlichen Diensten, wie Schienenersatzverkehren, oder im Linienverkehr zunehmend Risiken, da die hohe Nachfrage nach privaten Verkehrsunternehmen (PVU) auf dem Markt zu höheren Kosten führen kann oder die Beauftragung kurzfristig nur eingeschränkt möglich ist.

4 LAGEBERICHT

Technische Risiken

Maßnahmen wie eine vorausschauende Instandhaltung (Wartung, Inspektion und Instandsetzung), ein Qualitätsmanagementsystem gemäß DIN ISO 9001 und die laufende Aktualisierung und Anpassung von Notfallplänen gewährleisten die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs – auch bei technischen Störungen von Betriebsmitteln, Fahrzeugausfällen oder infrastrukturellen Änderungen. Zudem wird durch eine vorausschauende Instandhaltung und Ersatzteilhaltung versucht, das Risiko von Verzögerungen bei Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen aufgrund von Lieferengpässen und hoher Auslastung bestimmter Hersteller bzw. Lieferanten auf ein Minimum zu reduzieren.

Zur Risikominimierung und für einen ordnungsgemäßen IT-Betrieb dient das Informationssicherheitsmanagementsystem gemäß BSI-Kritis-Verordnung.

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Durch die Zinstrendwende und den steigenden Kapitalmarkt steigt das Risikopotenzial, u. a. wegen der gestiegenen Finanzierungskosten. Dies spiegelt sich in einem gestiegenen Zinsaufwand aus der Kreditaufnahme zur Finanzierung der Investitionen der kommenden Jahre wider. Seit der Zinswende wurden vereinzelt wieder positive Verzinsungen am Anlagemarkt erzielt, diese wurden durch die erhöhte Zinslast auf der Darlehensseite aber mehr als überkompensiert.

Steuerliche Risiken

Durch die extrem kurzfristigen und vielfältigen Änderungen in der steuerlichen Gesetzgebung, Rechtsprechung und Finanzverwaltungsauffassung besteht für die VAG das Risiko, steuerlich relevante Sachverhalte nicht korrekt und zeitnah abzubilden. Die Dauer der steuerlichen Außenprüfung durch die Finanzverwaltung ist erfahrungsgemäß überdurchschnittlich lang, der Abschluss der Außenprüfungen ist nicht beeinflussbar. Um unter anderem diesen Risiken zu begegnen, wurde ein konzernweites Tax Compliance Management System eingeführt, das die Beachtung aller steuerrechtlichen Vorschriften sicherstellen soll.

Gesamtbeurteilung

Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Einbindung der VAG in den StWN-Konzern zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erkennbar.

C.2 PROGRONOSEBERICHT

Markt und Kunde

Perspektivisch wird weiterhin eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sowie eine Steigerung der Kundenzufriedenheitswerte angestrebt, um den politisch und öffentlich formulierten Zielsetzungen zu Klimaschutz und Verkehrswende gerecht zu werden. Die Einführung des Deutschlandtickets dürfte hierfür positiv wirken. Negativ hingegen wirken nach wie vor die Auswirkungen der Corona Pandemie. Es ergeben sich Handlungsfelder im Bereich der Rückgewinnung von Vertrauen in die Sicherheit des ÖPNV sowie hinsichtlich der nachhaltigen Platzierung des ÖPNV als Mobilitätsalternative in der öffentlichen Wahrnehmung. Weitere Risiken ergeben sich durch die angespannte gesamtwirtschaftliche Lage sowie die enge öffentliche Haushaltslage mit Blick auf die zusätzliche öffentliche Finanzierung, die für eine Mobilitätswende erforderlich ist. Die Auswirkungen auf Nachfragestrukturen und -potenziale sowie die Finanzausstattung des ÖPNV und damit die künftige Geschäftstätigkeit sind weiterhin nicht klar absehbar.

Seit dem 1. Januar 2023 werden die Fahrpreise im VGN jährlich und verbundeinheitlich auf Basis eines modifizierten, indexbasierten Verfahrens („VGN Mobilitätsindex“) unter Berücksichtigung der indexierten Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen sowie der Einkommensentwicklung privater Haushalte angepasst. Zum 1. Januar 2023 lag die Tarifierhöhung im VGN bei durchschnittlich 3,0 %.

Zusätzlich wurde eine Nachholung der zum 1. Januar 2022 ausgesetzten Tarifierhöhung in den Tarifstufen A und K (Tarifgebiet Nürnberg-Fürth) um durchschnittlich 5,5 % zum 1. Mai 2023 beschlossen. Zum 1. Januar 2024 ist die nächste turnusmäßige, verbundweite Tarifierhöhung vorgesehen.

Die im Jahr 2020 durch den Nürnberger Stadtrat beschlossene Einführung eines 365-Euro-Tickets in Nürnberg wurde mit Beschlussfassung vom 30. März 2022 mindestens bis zum Vorliegen grundsätzlich veränderter finanzieller Rahmenbedingungen zurückgenommen.

Die Mobilitätsplattform NürnbergMOBIL soll im Jahr 2023 durch die Anbindung weiterer Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing bzw. E-Scooter-Verleihsysteme ergänzt und weiter am Markt etabliert werden. Das Deutschlandticket wird als weiteres Ticketangebot in die App integriert werden.

Grundsätzlich werden die Anstrengungen auch im Ticketing, in der Kundenkommunikation sowie im Kundenservice stark von der zum 1. Mai 2023 vorgesehenen Einführung des Deutschlandtickets geprägt sein. In diesem Zusammenhang soll auch der schrittweise Austausch der bislang rund 80.000 an Abonnetten*innen ausgegebenen Chipkarten im Jahr 2023 begonnen werden.

4 LAGEBERICHT

Durch die Einführung des Deutschlandtickets sind in der Höhe derzeit nicht quantifizierbare Fahrgaststeigerungen sowie strukturelle Veränderungen in der Ticketnachfrage zu erwarten. Von einem vollständigen Ausgleich der mit der Einführung verbundenen Kosten bzw. Fahrgeldmindereinnahmen ist auszugehen.

Die Pilotierung des im VGN neuen eTarif-Modells „egon“ wurde im November 2022 begonnen und soll im Jahr 2023 erste Erkenntnisse zu Wirkung und Akzeptanz eines entsprechenden Tarifs liefern. Auch weitere Maßnahmen des Innovationspakets wie die vorgesehene BestPrice-Abrechnung oder ein VGN-weites SingleSignOn, das durch die VAG realisiert wird, werden im Jahr 2023 weiterverfolgt und sollen dazu beitragen, Zugangsbarrieren zum ÖPNV weiter abzubauen. Mit dieser Zielsetzung beteiligt sich die VAG auch weiterhin an der Brancheninitiative Mobility Inside (MI).

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Die VAG geht nach Überwindung der aktuellen Pandemie perspektivisch weiterhin von steigenden Fahrgastzahlen und damit einem erhöhten Fahrzeugbedarf aus. Die Angebotsqualität steht insbesondere auch mit Blick auf die kurzfristig notwendige Fahrgastrückgewinnung sowie die zu erwartenden Nachfragesteigerungen durch die Einführung des Deutschlandtickets weiter im Fokus. Die VAG investiert daher weiterhin auch in die Modernisierung und den Ausbau ihres Fuhrparks.

Insbesondere der Beschaffung bzw. Inbetriebnahme neuer Straßenbahnfahrzeuge kommt in den nächsten Jahren Bedeutung zu. Für die Ausschreibung von bis zu 87 neuen Straßenbahnfahrzeugen hatte die Firma Siemens den Zuschlag erhalten. Bis zum Sommer 2024 sollen alle 26 bislang bestellten Fahrzeuge in Betrieb genommen sein.

Der VAG liegt ein Bescheid des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Förderung der Beschaffung von weiteren 56 Elektrobusen in den Jahren 2024 und 2025 in Höhe von 18,3 Mio. € vor. Eine entsprechende Beschaffung soll erfolgen. Im Jahr 2025 wird die VAG damit über insgesamt 148 Elektrobusse verfügen und verfolgt ihr mittelfristiges Ziel weiter, die Busflotte vollständig mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen auszustatten.

Das Fahrradverleihsystem VAG_Rad soll im Jahr 2023 als gemeinsames, von der VAG betriebenes System innerhalb der Städteachse Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach ausgeschrieben werden.

Gesamtprognose und Ausblick 2022

Die Auswirkungen des Ukraine-Konflikts können weiterhin Einfluss auf die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft nehmen und nicht abschließend bewertet werden. Des Weiteren lassen sich die weiterhin zu vermutenden Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Fahrgastaufkommen sowie insbesondere die zum 1. Mai 2023 erstmalig vorgesehene Einführung des Deutschlandtickets auf das Mobilitätsverhalten und damit auch die Nutzung des ÖPNV ebenfalls nicht vollständig abschätzen. Für das Jahr 2023 wird im Vorjahresvergleich mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen gerechnet. Die VAG geht weiterhin davon aus, dass dem ÖPNV eine tragende Rolle bei der Erreichung der Klimaziele zukommt und ein Ausbau des Verkehrsangebots hierfür erforderlich ist. Grundsätzlich bleibt die nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wird im Geschäftsjahr 2023 mit einem negativen EGT in Höhe von rund 120 bis 130 Mio. € gerechnet. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 verschlechtern sich insbesondere der Materialaufwand, die sonstigen Erträge (im Wesentlichen Coronazuschüsse), die Personalaufwendungen sowie die Abschreibungen, die Umsatzerlöse zeigen sich hingegen deutlich verbessert. Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2023 Investitionen in Höhe von rund 80 Mio. €. Die VAG rechnet für 2023 mit rund 20 Mio. € Zuschüssen der öffentlichen Hand. Die Förderquote des ÖPNV durch die öffentliche Hand variiert dabei je nach Investitionsmaßnahme. Die Fahrzeugbeschaffungen werden im Wesentlichen durch Fremdfinanzierung erfolgen.

Nürnberg, 19. April 2023

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Tim Dahlmann-Resing



Magdalena Weigel

5 BILANZ

Aktivseite	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
	TZ	T€	T€
A. ANLAGEVERMÖGEN	C.1		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		3.287	2.179
II. Sachanlagen		432.782	419.619
III. Finanzanlagen		12.683	12.407
		448.752	434.205
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		25.948	24.226
2. Unfertige Leistungen		1.403	1.803
		27.351	26.029
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	C.2		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		14.368	13.078
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		165.241	138.777
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		252	1.198
4. Sonstige Vermögensgegenstände		1.422	1.448
		181.283	154.501
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		7.605	1.950
		216.239	182.480
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		15	38
		665.006	616.723

Passivseite	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
	TZ	T€	T€
A. EIGENKAPITAL	C.3		
I. Gezeichnetes Kapital		38.400	38.400
II. Kapitalrücklage		30.000	30.000
III. Gewinnrücklagen			
1. Andere Gewinnrücklagen		21.460	21.460
		89.860	89.860
B. RÜCKSTELLUNGEN	C.4		
1. Rückstellungen für Pensionen		262.926	258.088
2. Steuerrückstellungen		50	50
3. Sonstige Rückstellungen		36.796	26.888
		299.772	285.026
C. VERBINDLICHKEITEN	C.5		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		231.502	205.023
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		20.810	16.521
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		6.837	5.193
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.093	482
5. Sonstige Verbindlichkeiten		8.959	8.841
		269.201	236.060
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		6.173	5.777
		665.006	616.723

⑥ GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	Anhang	2022	2021
	TZ	T€	T€
1. Umsatzerlöse	D.1	141.118	138.242
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		– 342	533
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		4.125	3.599
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2	64.609	60.285
5. Materialaufwand	D.3	– 73.877	– 73.364
6. Personalaufwand	D.4	– 137.448	– 135.317
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		– 33.533	– 26.272
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		– 59.983	– 40.591
9. Finanzergebnis	D.5	– 6.860	– 8.281
10. Ergebnis der Geschäftstätigkeit		– 102.191	– 81.166
11. Ergebnis nach Steuern		– 102.191	– 81.166
12. Sonstige Steuern		– 138	– 170
13. Erträge aus Verlustübernahme		102.329	81.336
14. Jahresüberschuss		0	0

7 ANHANG

A ALLGEMEINE ANGABEN

Die Firma VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft mit Sitz in Nürnberg ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Nürnberg unter der Nummer HRB 1072 eingetragen.

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) für große Kapitalgesellschaften und ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt. Der Jahresabschluss ist auf Tausend Euro gerundet. Durch die Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund der kaufmännischen Rundung Differenzen auftreten. Besonderheiten des öffentlichen Personennahverkehrs sind in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die zur übersichtlicheren Darstellung in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen bzw. erläutert. Des Weiteren werden alle Davon-Vermerke im Anhang ausgewiesen. Die Ziffern in der Vorspalte der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung entsprechen den Erläuterungen im Anhang.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde um die Zwischensumme „Ergebnis der Geschäftstätigkeit“ (Position 10) ergänzt. Das Ergebnis stellt eine Steuerungsgröße dar.

Zum 1. Januar 2022 gingen aufgrund eines Verschmelzungsvertrages die beiden Gesellschaften BSN Betriebsgesellschaft Schienenverkehr Nürnberg mbH, Nürnberg (BSN) und Bus Nürnberg BNG GmbH, Nürnberg (BNG) auf die VAG über. Aufgrund der Größe der beiden Gesellschaften ist die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr dennoch gegeben.

B BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Anlagevermögen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen, bilanziert. Die Abschreibungen erfolgten grundsätzlich linear über die betriebsindividuelle Nutzungsdauer und beginnen im Zugangsmontat.

Den Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen liegen im Wesentlichen folgende Nutzungsdauern zu Grunde:

	Nutzungsdauer in Jahren
Immaterielle Vermögensgegenstände	3 – 20
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5 – 66
Technische Anlagen und Maschinen	6 – 75
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 – 25

Die Abschreibungszeiträume werden ausgehend von den in den steuerlichen AfA-Tabellen angegebenen kürzesten Nutzungsdauern ermittelt, soweit nicht im Einzelfall Anhaltspunkte für eine abweichende betriebsindividuelle Nutzungsdauer vorliegen.

Geleistete Anzahlungen sind zum Nominalwert und Anlagen im Bau sind mit den bisher angefallenen Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen (aktivierte Eigenleistungen) umfassen den in § 255 Abs. 2 Satz 1 HGB definierten Mindestumfang der aktivierungspflichtigen Kostenbestandteile. Zinsen für Fremdkapital werden nicht einbezogen. Die erhaltenen Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der betroffenen Vermögensgegenstände abgesetzt.

Selbstständig nutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten 250 €, aber nicht 800 € übersteigen, werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und Wertpapiere sind zu Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bei dauernder Wertminderung bewertet. Die unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen unverzinslichen Darlehen sind zum Barwert bilanziert.

7 ANHANG

Umlaufvermögen

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zum durchschnittlichen Einstandspreis unter Beachtung des Niederstwertprinzips aktiviert. Die unfertigen Leistungen sind mit Herstellungskosten bilanziert. Die Herstellungskosten umfassen den in § 255 Abs. 2 Satz 1 HGB definierten Mindestumfang der aktivierungspflichtigen Kostenbestandteile. Zinsen für Fremdkapital werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nennwert bilanziert. Zweifelhafte oder uneinbringliche Forderungen werden wertberichtigt bzw. abgeschrieben. Das allgemeine Ausfallrisiko wird durch die pauschale Wertberichtigung der Forderungen berücksichtigt. Unverzinsliche Gehaltsvorschüsse werden mit ihrem Barwert angesetzt. Im Vergleich zum Vorjahr erfolgt im Berichtsjahr keine Saldierung von gleichartigen und fälligen sowie wirksam entstandenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegen bzw. gegenüber verbundenen Unternehmen. Hier erfolgte im Vorjahr eine Bilanzverkürzung um 197 T€.

Flüssige Mittel sind zum Nennwert ausgewiesen.

Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Aktivseite Ausgaben vor dem Stichtag ausgewiesen, soweit sie einen Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Eigenkapital

Der Ansatz des Eigenkapitals erfolgt zum Nennbetrag.

Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren ermittelt. Grundlagen des Gutachtens sind die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und der durch die Deutsche Bundesbank bekannt gegebene Rechnungszinsfuß von 1,78 % (Vorjahr 1,87 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Laufzeit von 15 Jahren entspricht.

Zudem wird ein Gehaltstrend von 2,1 % (Vorjahr 2,1 %) berücksichtigt. Eine Fluktuationsrate wird ab 2020 nicht mehr unterstellt. Der Rentenanpassung wird mit 2,8 % (Vorjahr 1,7 %) für allgemeine Versicherungen und mit 2,5 % (Vorjahr 2,0 %) für Einzelzusagen Rechnung getragen.

Die sonstigen Rückstellungen und Steuerrückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten gemäß § 249 Abs. 1 HGB und sind in der Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d.h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen, Verpflichtungen aus Altersteilzeit sowie Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren, einem Rechnungszinsfuß von 1,44 % (Vorjahr 1,35 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen sieben Geschäftsjahre entspricht und einem Gehaltstrend von 2,0 % (Vorjahr 2,0 %) bewertet.

Alle weiteren langfristigen Rückstellungen wurden, entsprechend ihrer Restlaufzeit, mit dem von der Deutschen Bundesbank bekanntgegebenen durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst; die Dotierung erfolgte nach der Nettomethode.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag zum Bilanzstichtag ausgewiesen.

Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Als Rechnungsabgrenzungsposten werden auf der Passivseite Einnahmen vor dem Stichtag ausgewiesen, soweit sie einen Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

7 ANHANG

C ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

C.1 ANLAGEVERMÖGEN

Die Gliederung und Entwicklung des Anlagevermögens werden im Einzelnen in dem als Anlage zum Anhang beigefügten Anlagengitter dargestellt. Der Anteilsbesitz ist unter E.3 detailliert aufgeführt.

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens handelt es sich um Anteile an Wertpapiersondervermögen (Mischfonds auf Basis von Renten und Aktien). Der Marktwert zum 31. Dezember 2022 beträgt insgesamt 16.236 T€ und liegt somit 5.205 T€ über dem Buchwert. Im Geschäftsjahr wurden 308 T€ ausgeschüttet.

C.2 FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Es handelt sich bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen um Forderungen gegen die Gesellschafterin aus dem Verlustausgleich in Höhe von 102.329 T€ (Vorjahr 81.336 T€) und um sonstige Forderungen in Höhe von 62.047 T€ (Vorjahr 57.001 T€). Daneben sind sonstige Forderungen von 514 T€ (Vorjahr 440 T€) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 351 T€ (Vorjahr 0 T€) gegen verbundene Unternehmen enthalten.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen, wie im Vorjahr, ausschließlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 42 T€ (Vorjahr 31 T€) haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Alle übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

C.3 EIGENKAPITAL

Das Grundkapital von 38.400 T€ ist eingeteilt in 75.000 nennwertlose Stamm-Stückaktien. Der rechnerische Wert ergibt 512 € je Stamm-Stückaktie.

Die Städtische Werke Nürnberg GmbH (StWN), Nürnberg, hat uns gemäß § 20 Abs. 1 und Abs. 4 AktG sowie § 21 Abs. 1 AktG mitgeteilt, dass die StWN seit 1959 100,0 % der Aktien an unserer Gesellschaft hält. An der StWN ist seit 1959 wiederum die Stadt Nürnberg mit 100,0 % beteiligt.

C.4 RÜCKSTELLUNGEN

Der Unterschiedsbetrag aus dem Ansatz der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen nach Maßgabe des durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz nach Maßgabe des durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Jahren beträgt 11.796 T€.

Mit den sonstigen Rückstellungen wird nach derzeitigem Kenntnisstand im ausreichenden Umfang Vorsorge für künftige Verpflichtungen und Risiken getroffen. Sie enthalten in der Hauptsache Risiken aus der Korrektur von Verbundeinnahmen (19.493 T€), ungewisse Verbindlichkeiten aus dem Personalbereich (10.142 T€), unter anderem Überstunden- und Gleitzeitüberhänge sowie sonstige Bauleistungen (2.661 T€).

7 ANHANG

C.5 VERBINDLICHKEITEN

	davon mit einer Restlaufzeit			
	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	231.502	13.015	218.487	161.427
<i>Vorjahr</i>	<i>205.023</i>	<i>84.771</i>	<i>120.252</i>	<i>91.876</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.810	20.810	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>16.521</i>	<i>16.521</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.837	6.837	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>5.193</i>	<i>5.193</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.093	1.093	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>482</i>	<i>482</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	8.959	8.959	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>8.841</i>	<i>8.841</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Steuern	928	928	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>945</i>	<i>945</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	154	154	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>157</i>	<i>157</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Gesamt	269.201	50.714	218.487	161.427
<i>Vorjahr</i>	<i>236.060</i>	<i>115.808</i>	<i>120.252</i>	<i>91.876</i>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten, wie im Vorjahr, ausschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten, wie im Vorjahr, nur Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Für Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte aus der Lieferung von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

7 ANHANG

D ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

D.1 UMSATZERLÖSE

	2022	2021
	T€	T€
Verkehrserlöse	127.560	121.127
Sonstige Umsatzerlöse	13.558	17.115
	141.118	138.242

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Umsatzerlöse in Höhe von 3.911 T€ (Vorjahr 6.570 T€). Die Umsatzerlöse entstanden ausschließlich im Inland.

D.2 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde und außergewöhnliche Erträge in Höhe von 62.112 T€ (Vorjahr 57.813 T€) enthalten. Diese bestehen hauptsächlich aus den Zuschüssen für den Rettungsschirm von Bund und Ländern aufgrund der Corona-Pandemie sowie den Zuschüssen aus dem 9-Euro-Ticket.

D.3 MATERIALAUFWAND

	2022	2021
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	28.612	25.841
Aufwendungen für bezogene Leistungen	45.265	47.523
	73.877	73.364

Der Materialaufwand enthält periodenfremde Materialaufwendungen in Höhe von 674 T€ (Vorjahr 427 T€).

D.4 PERSONALAUFWAND

	2022	2021
	T€	T€
Löhne und Gehälter	98.449	97.407
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	38.999	37.910
<i>davon für Altersversorgung</i>	18.154	17.854
	137.448	135.317

7 ANHANG

D.5 FINANZERGEBNIS

	2022	2021
	T€	T€
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	514	440
Erträge aus Beteiligungen	25	10
Beteiligungsergebnis	539	450
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	308	338
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	188	28
<i>davon: an verbundenen Unternehmen</i>	<i>157</i>	<i>0</i>
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 7.895	– 9.097
<i>davon: an verbundenen Unternehmen</i>	<i>– 34</i>	<i>– 35</i>
<i>Aufzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB</i>	<i>– 4.754</i>	<i>– 5.796</i>
Zinsergebnis	– 7.399	– 8.731
Finanzergebnis	– 6.860	– 8.281

E ERGÄNZENDE ANGABEN

E.1 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Pachtverträgen

		davon gegenüber verbundenen Unternehmen	davon gegenüber assoziierten Unternehmen
	T€	T€	T€
fällig 2023	8.731	1.198	0
fällig 2024 bis 2027	35.755	4.792	0
fällig nach 2027	9.335	1.198	0
	53.821	7.188	0
Bestellobligo für Investitionen des Sachanlagevermögens	77.998	646	213
Gesamtergebnis	131.819	7.834	213

Vorwiegend sind hier Pachtzinsverpflichtungen für die U-Bahn-Anlagen ausgewiesen. Bei den übrigen finanziellen Verpflichtungen handelt es sich um regelmäßig wiederkehrende Leistungsverpflichtungen, die sich aus dem laufenden Betrieb ergeben.

E.2 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Die Angaben nach § 285 Nr. 17 HGB erfolgen im Konzernabschluss der StWN.

7 ANHANG

E.3 BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSVERBINDUNGEN

Der Jahresabschluss der VAG ist in den Konzernabschluss der StWN (kleinster und größter Konsolidierungskreis) einbezogen. Der Konzernabschluss wird beim Bundesanzeiger offengelegt.

Aufgrund der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Muttergesellschaft StWN, einschließlich sämtlicher Töchter der VAG, wird die befreiende Wirkung gemäß § 291 HGB in Anspruch genommen und auf die Erstellung eines eigenen Konzernabschlusses verzichtet.

Die Beteiligungsunternehmen werden nachfolgend aufgezeigt:

Name und Sitz der Gesellschaft (Stand 31.12.2022)	Anteil am Kapital	Eigen- kapital	Jahres- ergebnis
	%	T€	T€
KVN Kommunalen Versicherungsdienst Nürnberg GmbH, Nürnberg	100,00	121	0 ¹
PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungs- gesellschaft mbH, Nürnberg	50,00	928	144 ²
ÖPNV Akademie Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	50,00	268	58 ²
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	25,92	54	0 ²
Mobility inside Verwaltungs GmbH	5,00	50	2 ²
beka GmbH, Köln	0,46	1.143	57 ²
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG	3,76	6.661	– 858 ²

¹Ergebnisabführungsvertrag

²Jahresabschluss 2021

E.4 PERSONALSTAND

Während des Berichtsjahres war im Jahresdurchschnitt die folgende Anzahl an Arbeitnehmern beschäftigt:

	2022	2021
Arbeitnehmer:innen	2.044	2.009
<i>davon Vollzeitbeschäftigte</i>	1.724	1.703
<i>davon Teilzeitbeschäftigte</i>	320	306

E.5 NACHTRAGSBERICHT

Nach Ende des Geschäftsjahres wurden keine Risiken oder Vorgänge von besonderer Bedeutung identifiziert, die unter zu Grunde legen der aktuellen Planung den Fortbestand des Unternehmens gefährden oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich beeinträchtigen.

7 ANHANG

E.6 ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE DER GESELLSCHAFT

AUFSICHTSRAT

Christian Vogel	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats	Marion Padua	Stadträtin und pädagogische Fachkraft in einer offenen Ganztagschule
Jürgen Rötzer	Betriebsratsvorsitzender der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	Stefanie Sattler	Schwerbehindertenvertreterin der VAG
Dr. Nasser Ahmed	Stadtrat und Referent für Kommunikation der Tennet TSO GmbH	Konrad Schmidt	Geschäftsbereichsleiter Fahrweg der VAG
Mike Bock	Stadtrat und freiberuflicher Ingenieur für Maschinensicherheit unter dem Namen „Safety 4 Future – Mike Bock“	Kilian Sendner	Stadtrat und Rentner
Thorsten Brehm	Stadtrat und Geschäftsführer der Rimondeli UG	Rita Wittmann	Bezirksgeschäftsführerin ver.di Mittelfranken
Andreas Gerstmeier	freigestelltes Betriebsratsmitglied der VAG	Stefan Wolf	Gewerkschaftssekretär ver.di Mittelfranken
Natalie Keller	Stadträtin, Projektleiterin und Referentin für Antidiskriminierungs- arbeit im Projekt „Aktiv(ierend)e Antidiskriminierungsarbeit in Bayern“, AGABY Arbeitsgemeinschaft der Ausländer-, Migranten- und Integrationsbeiräte Bayerns	Walter Wunsiedler	FAP-Fahrer der VAG
Andreas Krieglstein	Stadtrat und Bereichsleiter Unternehmensentwicklung der VR Bank Metropolregion Nürnberg eG	Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Fachassistentin bei ZAV International Services (Bayern) – Dienststelle der Bundesagentur für Arbeit
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer der VAG		
Jürgen Meierhöfer	Straßenbahnfahrer der VAG		
Maximilian Müller	Stadtrat und Geschäftsführer für Projektentwicklung und Transaktion der Alpha Gruppe in Nürnberg		
Roland Müller	Busfahrer der VAG		

7 ANHANG

E.6 ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE DER GESELLSCHAFT

VORSTAND

Josef Hasler	Vorsitzender des Vorstands, bis 21. September 2022 <i>Ressorts:</i> Verkauf, Controlling und Wirtschaftsplanung Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg Vorsitzender des Vorstands der N-ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg
Tim Dahlmann-Resing	Sprecher des Vorstands, ab 21. September 2022 Mitglied des Vorstands für Technik und Marketing, bis 21. September 2022 <i>Ressorts:</i> VGN-Angelegenheiten, Technik und Innovation, Steuerung Betrieb, Fahrweg, Marketing, Planung, Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge sowie ab 21. September 2022 Verkauf, Controlling und Wirtschaftsplanung
Magdalena Weigel	Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektorin <i>Ressort:</i> Fahrbetrieb und Service Mitglied der Geschäftsführung und Arbeitsdirektorin der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektorin der N-ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands betragen 576 T€. Die Vergütung des Vorstands betragen im Einzelnen für Herrn Josef Hasler Fixum 160 T€ sowie Sachleistungen 6 T€, für Herrn Tim Dahlmann-Resing Fixum 263 T€ sowie Sachleistungen 7 T€ und für Frau Magdalena Weigel Fixum 138 T€ sowie Sachleistungen 2 T€. Zudem bestehen Pensionszusagen von 2.889 T€, die unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen werden.

Frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebene erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 187 T€. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind 2.476 T€ zurückgestellt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erhielten Aufwandsentschädigungen von 39 T€.

Nürnberg, den 19. April 2023

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Tim Dahlmann-Resing

Magdalena Weigel

8 ANLAGEVERMÖGEN

Vermögensgruppe	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen				Buchwerte		
	Stand 01.01.2022	Zugang	Abgang	Umbuchung	Stand 31.12.2022	Stand 01.01.2022	Abschreibungen des Geschäftsjahres	/, kumulierte Abschreibungen auf Anlagen- abgänge und Umbuchungen	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2021	
	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	10.792	857	0	261	11.910	9.255	850	0	10.105	1.805	1.537	
2. Geleistete Anzahlungen	642	922	0	–	82	1.482	0	0	0	1.482	642	
	11.434	1.779	0	179	13.392	9.255	850	0	10.105	3.287	2.179	
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit												
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	16.039	319	264	32	16.126	6.809	479	232	7.056	9.070	9.230	
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	53.277	52	0	0	53.329	37.595	1.155	0	38.750	14.579	15.682	
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	789	0	370	0	419	768	4	367	405	14	21	
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	213	0	0	0	213	74	4	0	78	135	139	
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	2.631	0	0	13	2.644	556	81	0	637	2.007	2.075	
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Steuerungsanlagen	134.035	4.120	653	2.170	139.672	82.388	4.940	643	86.685	52.987	51.647	
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	459.084	18.693	28.741	48.655	497.691	217.894	23.570	28.740	212.724	284.967	241.190	
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	12.997	348	59	449	13.735	8.854	580	50	9.384	4.351	4.143	
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	41.354	1.731	328	1.693	44.450	34.612	1.870	316	36.166	8.284	6.742	
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	88.750	20.864	35	–	53.191	56.388	0	0	0	56.388	88.750	
	809.169	46.127	30.450	–	179	824.667	389.550	32.683	30.348	391.885	432.782	419.619
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	76	0	50	0	26	0	0	0	0	26	76	
2. Beteiligungen	373	450	0	0	823	0	0	0	0	823	373	
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.031	0	0	0	11.031	0	0	0	0	11.031	11.031	
4. Sonstige Ausleihungen	1.015	0	109	0	906	88	15	0	103	803	927	
	12.495	450	159	0	12.786	88	15	0	103	12.683	12.407	
Anlagenvermögen	833.098	48.356	30.609	0	850.845	398.893	33.548	30.348	402.093	448.752	434.205	

9 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der VAG Aktiengesellschaft, Nürnberg, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der VAG Aktiengesellschaft, Nürnberg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die im Abschnitt B.4. des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung nach 289f Abs. 4 HGB.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in Abschnitt B.4 des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

9 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende

wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die

zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Nürnberg, den 19. April 2023

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dr. Benedikt Brüggemann
Wirtschaftsprüfer




Markus Putz
Wirtschaftsprüfer

10 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

AKTIVITÄTEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat die Maßnahmen des Vorstands während des Geschäftsjahres 2022 entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben überwacht und eng begleitet. Er hat sich regelmäßig und umfassend über die Entwicklung und die Lage der Gesellschaft in den Aufsichtsratsitzungen sowie durch schriftliche Berichte unterrichten lassen und Einblick in die Geschäftsführung genommen. Er wurde über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und hat darüber mit dem Vorstand beraten. Wichtige geschäftliche Einzelvorgänge wurden erörtert und die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegten Geschäfte behandelt. So hat der Aufsichtsrat unter anderem der Amtsniederlegung von Josef Hasler als Vorstandsmitglied und Vorsitzender des Vorstands zum 20. September 2022 zugestimmt. Darüber hinaus wurde in der Sitzung am 14. Oktober 2022 der Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der VAG Verkehrs- Aktiengesellschaft zugestimmt, wonach künftig kein Vorstandsvorsitzender mehr vorgesehen ist, sondern ein Vorstandssprecher.

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag zustehenden Überwachungsfunktionen ausgeübt und die ihm obliegenden Entscheidungen nach ausführlichen Beratungen getroffen.

Im Geschäftsjahr 2022 trat der Aufsichtsrat zu drei ordentlichen Sitzungen zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen.

Außerdem fand eine Sitzung des Vergabeausschusses und eine Sitzung des Personal- und Präsidialausschusses statt.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Im Berichtszeitraum gab es keine Änderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats.

JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 und der Lagebericht wurden von der Deloitte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Nürnberg, geprüft. Der Auftrag zur Durchführung der Prüfung wurde in der Hauptversammlung am 25. Mai 2022 beschlossen und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats erteilt. Der Prüfungsbericht wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vorgelegt.

Die Abschlussprüfer*innen haben bei der Jahresabschlussberatung des Aufsichtsrats am 12. Juni 2023 berichtet. Die Prüfungen haben nach ihrem abschließenden Ergebnis keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben. Der Jahresabschluss wurde mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 geprüft. Er billigte den Jahresabschluss, der damit gemäß § 172 Aktiengesetz festgestellt ist, sowie den Lagebericht.

DANK AN VORSTAND, BETRIEBSRAT UND UNTERNEHMENSANGEHÖRIGE

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Beschäftigten der VAG Verkehrs- Aktiengesellschaft für ihren Einsatz und die geleistete Arbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr und spricht hierfür seine Anerkennung aus.

Nürnberg, 12. Juni 2023



Christian Vogel

Vorsitzender des Aufsichtsrats

11 IMPRESSUM

VAG VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

Telefon: 0911 283-0

Telefax: 0911 283-4800

E-Mail: presse@vag.de

Internet: www.vag.de

Redaktion Konzernkommunikation

Barbara Lohss

Konzept, Gestaltung, Realisation

arsmedium Aktiengesellschaft Nürnberg

Fotografie

Dilara-Melissa Zwanzig (Titel)

Claus Felix (Vorstand)

Stand: Juni 2023