



**ZUKUNFT**  
IM BLICK.  
**GEGENWART**  
IM GRIFF.

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN



**Josef Hasler**  
Vorsitzender des Vorstands



**Tim Dahlmann-Resing**  
Vorstand Technik und Marketing



**Magdalena Weigel**  
Vorstand Personal- und Sozialfragen

## LIEBE KUND\*INNEN, PARTNER\*INNEN UND FREUND\*INNEN DER VAG,

ein in jeder Hinsicht außergewöhnliches Jahr 2020 liegt hinter uns. Begonnen hat es vielversprechend. Der ÖPNV war im Aufwind, die Wende hin zu mehr klimafreundlicher Mobilität auf einem guten Weg. Dann kam die Pandemie. Die damit einhergehenden Beschränkungen haben uns alle hart getroffen. Doch gerade in der Krise, in der das öffentliche Leben mehr oder weniger stillstand, wurde deutlich, dass der öffentliche Nahverkehr eine wichtige Rolle in der Daseinsvorsorge übernimmt. Wir haben all jenen Mobilität ermöglicht, die eben nicht von zu Hause aus arbeiten konnten. In Zahlen ausgedrückt, haben wir im Frühjahr 2020 während des ersten Lockdowns für rund 30 Prozent unserer Fahrgäste 80 Prozent unseres Angebots aufrechterhalten. Danach konnten wir uns zwar wieder über 80 Prozent unserer Fahrgäste freuen, aber mit dem Lockdown im Dezember ist die Fahrgastzahl erneut deutlich gesunken. Die dadurch entstandenen Einnahmeverluste waren immens. Der von Bund und Ländern beschlossene Rettungsschirm hat uns vor dauerhaften wirtschaftlichen Schäden bewahrt. Doch noch ist die Covid-Krise nicht vorbei und wir fahren weiterhin hohe Verluste ein.

Dank unseres Pandemieplans konnten wir uns schnell auf die neue Situation einstellen. Wir haben Sofortmaßnahmen zum Schutz unserer Fahrgäste und unseres Personals ergriffen. Dies war mit großen zusätzlichen Herausforderungen verbunden. Während der Betrieb weiterlief mussten z. B. Trennscheiben in Busse und im KundenCenter eingebaut werden. Die Reinigung der Fahrzeuge wurde intensiviert und durch den Einsatz eines innovativen Imprägniersprays die Hygienesituation nachhaltig verbessert. Natürlich mussten wir auch in den Werkstätten, auf den Betriebshöfen, in der Leitstelle und in der Verwaltung entsprechende Schutzmaßnahmen wie Abstands- und Hygieneregeln berücksichtigen. Alle Mitarbeitenden verdienen hier ein großes Lob, denn sie haben auch unter den oft wechselnden und schwierigen Rahmenbedingungen immer zuverlässig unser Angebot aufrechterhalten.

Trotz der unvorhersehbaren Mehrbelastung durch die Corona-Schutzmaßnahmen gab es 2020 keinen Stillstand. Wir haben betrieblich sehr viel vorangebracht. So sind die neuen U Bahnen des Typs G1 in Betrieb gegangen. Neue Straßenbahnen wurden bestellt und ein Teil unserer älteren Straßenbahnen rundum erneuert. Die Flotte unserer Leihfahrräder VAG\_Rad hat sich verdreifacht, die Flexzone wurde auf das gesamte Gebiet innerhalb des Rings ausgedehnt. Und auch das Angebot im Busbereich hat mit dem Busnetz Süd und neuen Elektro-Fahrzeugen erheblichen Schub erfahren.

Erfreulich ist, dass die Fahrgäste unsere Bemühungen honorieren. Die Zufriedenheit mit der VAG ist 2020 auf einen neuen Höchststand gestiegen. In einer im Sommer durchgeführten Befragung zeigten sich 84 Prozent der Nürnberger\*innen zufrieden mit dem öffentlichen Nahverkehr in der Stadt. In der Vor-Corona-Phase lag dieser Anteil bei 76 Prozent.

An diese Erfolge wollen wir auch 2021 anknüpfen. Die Verkehrswende hat mit der Pandemie nicht an Bedeutung verloren. Klimafreundliche Mobilität für möglichst viele Menschen zu bieten, ist weiterhin unser Ziel und unser Ansporn. Denn ohne einen leistungsstarken öffentlichen Personenverkehr wird Deutschland seine Klimaziele im Verkehrssektor verfehlen. Lassen Sie uns gemeinsam Kurs halten.

Ihr VAG-Vorstand

**Josef Hasler**

**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

		2020	2019	2018	2017	2016
<b>GESAMTUNTERNEHMEN</b>						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	38	38	38	38	38
Anlagevermögen	Mio. €	369	325	297	289	284
Umlaufvermögen	Mio. €	191	213	193	200	190
Investitionen	Mio. €	66	50	34	27	73
Umsatzerlöse	Mio. €	135	177	180	169	163
Personalaufwendungen	Mio. €	127	123	118	107	96
Beschäftigte (Ø-Wert inkl. Azubis)		1.973	1.860	1.830	1.789	1.801
Zuschussbedarf	Mio. €	89	76	70	70	59
<b>VERKEHRSGEBIET</b>						
Größe <sup>1</sup>	km <sup>2</sup>	417	417	557	557	557
Einwohner <sup>1</sup>	in 1.000	786	786	895	883	883
<b>VERKEHR- UND BETRIEBSLEISTUNGEN<sup>2</sup></b>						
Fahrgäste	Mio.	122	152	152	152	150
Linienlänge	km	611	687	740	746	758
Betriebsstreckenlänge	km	412	444	480	478	498
Wagen-km	Mio.	26	27	31	31	30
Platz-km	Mio.	4.532	4.331	4.719	4.628	4.514

		2020	2019	2018	2017	2016
<b>U-BAHN-BETRIEB</b>						
Linienlänge	km	41	40	40	40	39
Betriebsstreckenlänge	km	37	36	36	36	36
Linien		3	3	3	3	3
Haltestellen		49	48	48	48	46
Doppeltriebwagen		100	100	100	100	100
<b>STRASSENBAHN-BETRIEB</b>						
Linienlänge	km	40	40	40	40	40
Betriebsstreckenlänge	km	35	35	35	35	33
Linien		5	5	5	5	5
Haltestellen		78	77	79	79	79
Triebwagen		48	48	48	48	48
<b>OMNIBUS-BETRIEB<sup>2</sup></b>						
Linienlänge	km	530	607	660	665	679
Betriebsstreckenlänge	km	340	373	408	407	426
Linien		52	52	59	59	59
Haltestellen		629	727	898	896	896
Omnibusse		205	185	241	237	238

<sup>1</sup> Ab 2019 Nürnberg und Nachbarorte, entsprechend des neuen ÖDLA (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag), der am 3.12.2019 in Kraft trat.

<sup>2</sup> Einschließlich der angemieteten sowie vertraglichen Leistungen der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF); bis 2018 einschließlich der infra fürth gmbh und der ESTW; 2019 einschließlich der infra fürth gmbh

## 2 SUMMARY

### GENERAL ECONOMIC CONDITIONS

In 2020 the coronavirus pandemic led to an economic recession in Germany comparable to the economic and financial crisis of 2008 and 2009. Gross domestic product fell by 5.0% compared to the previous year (2019: +0.6%). The number of passengers using local public transport decreased by up to 80% in certain phases of 2020.

### OVERVIEW OF THE VAG FINANCIAL YEAR

VAG's business performance in 2020 reflects both – the growing importance of public passenger transport services as well as the impact of the coronavirus pandemic on local public transport. Based on the number of times passengers statistically use different types of tickets sold and used in the Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), the pandemic resulted in a 20% drop in the total number of journeys made from 152.4 million to 121.6 million passengers. However, the actual number of passenger journeys is likely to be significantly lower again, as the statistics available do not show the significant drop in journeys due to COVID, particularly when people hold fixed-period tickets. (The statistic number of times a fixed-period ticket is used on average have been last updated before the pandemic struck.)

Transport revenues decreased by about 25% compared to the previous year to € 118.6 million. While the vast majority of regular users have not cancelled their subscriptions to public transport, revenues generated by occasional trips decreased to a minimum. The rescue package provided by the federal and state government prevented greater economic damage.

Compared to the previous year, the subsidies needed increased by € 13 million to € 89.5 million due to an increase in purchased services and higher personnel expenses. This was nonetheless better than the expected results from operations of € -104.9 million. The main reason for this was the increase in other income and especially the reversal of provisions. Cost of raw materials and supplies remained significantly lower than planned. In 2020, VAG had an average of 1,922 employees (previous year: 1,818) and 51 trainees (previous year: 42).

Despite the unforeseeable additional costs for coronavirus protection measures, VAG was nonetheless able to launch many innovations during the year. The first three new type G1 subway trains commenced operation in August. All in all five G1 subway trains were operating by the end of 2020. The last of 14 triplex tramways resumed service in the middle of the year after undergoing complete modernisation. The first refurbished quadruplex tramway resumed service at the end of the year. 19 new busses were delivered to VAG early in 2020: two electric articulated buses and 17 diesel hybrid buses. VAG will

be investing vigorously in electromobility in the next few years supported by the federal government. In June ground was broken for the eBus port at the bus depot in Schweinau. There 39 buses will be able to charge up from mid 2021. VAG\_Rad, VAG's bike rental service, complements traditional public transport and is available 24/7. The rental bike fleet has been tripled and the flexzone has been extended to cover the entire inner ring area. VAG's own "NürnbergMOBIL" app was developed far enough to be scheduled to go into testing in December 2020. However, the hard lockdown meant that this project was postponed until March 2021. The app will be available to all passengers by the summer of 2021.

### OUTLOOK

The usual numbers of passengers are not expected for 2021 either. This will inevitably result in more passenger and revenue losses. Another rescue package will be necessary. Nonetheless, VAG assumes that the importance of local public transport will continue to grow due to with the transition to more environmentally friendly means of transport. In this context, the financing of public transport will remain a key issue.

# 3 ORGANE DER GESELLSCHAFT

## AUFSICHTSRAT

### VERTRETER DER ANTEILSEIGNER:

<b>Christian Vogel</b>	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats
<b>Nasser Ahmed</b>	Stadtrat und Politikwissenschaftler
<b>Florian Betz</b>	Stadtrat und Anwendungsentwickler, ab 25. Mai 2020
<b>Renate Blumenstetter</b>	Stadträtin und Betreuerin, bis 25. Mai 2020
<b>Mike Bock</b>	Stadtrat und Dipl.-Ingenieur, ab 25. Mai 2020
<b>Thorsten Brehm</b>	Stadtrat und Geschäftsführer
<b>Lorenz Gradl</b>	Stadtrat und Bautechniker, bis 25. Mai 2020
<b>Stephan Grosse-Grollmann</b>	Stadtrat und Kulturschaffender, bis 25. Mai 2020
<b>Natalie Keller</b>	Stadträtin und Bildungsreferentin, ab 25. Mai 2020
<b>Marcus König</b>	seit 1. Mai 2020 Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg (vorher: Stadtrat und Bankkaufmann), bis 25. Mai 2020
<b>Andreas Krieglstein</b>	Stadtrat und leitender Angestellter
<b>Achim Mletzko</b>	Stadtrat und Geschäftsführer
<b>Maximilian Müller</b>	Stadtrat und Projektentwickler, ab 25. Mai 2020
<b>Marion Padua</b>	Stadträtin und Pädagogische Fachkraft, ab 25. Mai 2020
<b>Konrad Schuh</b>	Stadtrat und Justizvollzugsbeamter, bis 25. Mai 2020
<b>Kilian Sendner</b>	Stadtrat und Kaufmann i. R.
<b>Yasemin Yilmaz</b>	Stadträtin und Soziologin

### VERTRETER DER ARBEITNEHMER:

<b>Rainer Lehnemann</b>	Sachbearbeiter der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
<b>Marco Bär</b>	Verkehrsmeister der VAG, ab 25. Mai 2020
<b>Udo Budde</b>	Fahrtreppenmonteur der VAG
<b>Andreas Gerstmeier</b>	Omnibusfahrer der VAG
<b>Tobias Kern</b>	Industriemechaniker der VAG
<b>Dieter Leikauf-Götz</b>	Straßenbahnfahrer der VAG
<b>Roland Müller</b>	Omnibusfahrer der VAG
<b>Jürgen Rötzer</b>	Betriebsratsvorsitzender der VAG
<b>Stefanie Sattler</b>	Schwerbehindertenvertreterin der VAG
<b>Manfred Weidenfelder</b>	Bildungsstättenleiter ver.di, bis 25. Mai 2020

## ③ ORGANE DER GESELLSCHAFT

### VORSTAND

<b>Josef Hasler</b>	Vorsitzender des Vorstands und kaufmännischer Vorstand <i>Ressorts:</i> Verkauf und Controlling, Wirtschaftsplanung Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg Vorsitzender des Vorstands der N ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg
<b>Tim Dahlmann-Resing</b>	Mitglied des Vorstands für Technik und Marketing <i>Ressorts:</i> Betriebsleiter BoStrab und BOKraft, Koordination Bus, Steuerung Betrieb, Fahrzeug, Marketing, Planung, Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge
<b>Magdalena Weigel</b>	Mitglied des Vorstands für Personal- und Sozialfragen <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 Großraum Nürnberg und im Versorgungsgebiet des VGN an.

Die VAG ist durch die Stadt Nürnberg auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) mit dem ÖPNV in Nürnberg, einschließlich einiger stadtgrenzüberschreitender Linien, betraut worden.

## B WIRTSCHAFTSBERICHT

### B.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

#### Wirtschaftliches Umfeld

Aufgrund der Corona-Pandemie erlebte die deutsche Wirtschaft im Jahr 2020 eine Rezession, die vergleichbar mit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 und 2009 war. Das Bruttoinlandsprodukt sank im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 % (2019 +0,6 %). Während des Teil-Lockdowns im November hat die Industrieproduktion wieder zugenommen, ebenso wie die Auftragseingänge des verarbeitenden Gewerbes. Im Einzelhandel entwickelte sich die Lage unterschiedlich. Während der Internet- und Versandhandel stark zunahm, litt vor allem der stationäre Handel unter den Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung.

#### Arbeitsmarkt

Der Arbeitsmarkt in Deutschland entwickelte sich im Jahr 2020 coronabedingt negativ. Bundesweit stieg die Arbeitslosenquote von 5,0 % im Vorjahr auf 5,9 %. Im Stadtgebiet Nürnberg erhöhte sich der Wert zum 31. Dezember 2020 auf 6,2 % (Vorjahr: 4,9 %).

#### Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind im Jahr 2020 coronabedingt um bis zu 80,0 % zurückgegangen. Die Einnahmenverluste liegen bei rund 3,5 Milliarden Euro, bei einem nahezu 100-prozentigen Angebot. Der Rettungsschirm von Bund und Ländern verhinderte größere wirtschaftliche Schäden.

# 4 LAGEBERICHT

## B.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Der Geschäftsverlauf 2020 der VAG spiegelt zum einen die zunehmende Bedeutung des Personennahverkehrs, aber auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV wider.

### Markt und Kunde

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 ab Frühjahr die Stichprobenzählungen erhöht. Mit durchschnittlich 233 ÖPNV-Fahrten pro Person war bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie erneut ein Anstieg der ÖPNV-Nutzung festzustellen. Der ÖPNV-Anteil erreichte mit 23,3 % den bislang höchsten gemessenen Wert. Gleichzeitig lag der Pkw-Anteil mit 28,6 % auf dem bislang niedrigsten Niveau. Mit dem Ausbruch der Pandemie traten strukturelle Veränderungen ein. So sank der ÖPNV-Anteil in der ersten Lockdown-Phase (März bis Mai) vorübergehend auf 12,0 %. Nach den Sommermonaten lag dieser bei 17,0 %.

Der Zufriedenheitsindex (Saldo aus Anteil zufriedener und unzufriedener Kunden) mit dem Nürnberger ÖPNV lag vor Pandemiebeginn, wie im Vorjahr, bei +56. Die Messung während der Pandemie ergab in den Sommermonaten einen Anstieg des Index auf +70.

Zum 1. Januar 2020 blieben die Fahrpreise im VGN unverändert und unterlagen nicht der jährlichen Tarifanpassung. Die dadurch entstehenden rechnerischen Minderfahrgeldeinnahmen werden im Rahmen des sogenannten „VGN-Innovationspakets“ mindestens bis zum Jahr 2024 vollständig ausgeglichen, das noch weitere Maßnahmen umfasst.

Gleichzeitig wurde im Ausbildungsverkehr ein 365-Euro-Ticket VGN für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende eingeführt. Es ist als Jahresticket mit Vorauszahlung und für die meisten Schülerinnen und Schüler Nürnberger Schulen erhältlich. Neue Vertriebsprozesse wurden dafür zum Schuljahreswechsel implementiert.

Die Verkaufsentwicklung war trotz dieser tariflichen sowie vertrieblichen Maßnahmen pandemiebedingt insgesamt stark rückläufig. Die Zahl der Vertragskunden und damit der in diesem Segment generierte Umsatz konnte u. a. durch vorübergehende, zusätzliche Kundenbindungsmaßnahmen zunächst vergleichsweise stabil gehalten werden. Kommunikations- und Werbemaßnahmen wurden kurzfristig an die Anforderungen der Pandemie angepasst. Im Bartarif, bei KombiTickets zu Veranstaltungen

sowie im Segment der unpersönlichen Monatszeitkarten waren allerdings erhebliche Verkaufsrückgänge zu verzeichnen.

Die auf Basis der Nutzungshäufigkeit der verkauften Fahrausweisarten im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) rechnerisch ermittelte Gesamtzahl der Fahrgäste (Nürnberg mit Nachbarorten und U-Bahn Fürth) sank pandemiebedingt deutlich um 20,2 % von 152.386 Tsd. auf 121.632 Tsd. Personen. Die Fahrgäste verteilten sich auf Regeltarif (107.575 Tsd.), Schwerbehindertenbeförderung (8.138 Tsd.) und Sonstige (5.919 Tsd.). Deutliche Rückgänge der Nutzungshäufigkeiten insbesondere im Bereich der Zeitfahrausweise können mangels statistischer Basis nicht abgebildet werden. Die tatsächlichen Fahrgastzahlen liegen damit deutlich unter den dargestellten Werten.

### Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Der Regelbetrieb konnte im Jahr 2020 mit Ausnahme der coronabedingten Folgen ohne erhebliche Zwischenfälle erfolgreich abgewickelt werden. In den Monaten März und April wurde das Verkehrsangebot an die pandemiebedingt veränderten Marktgegebenheiten angepasst. Der Betrieb der NightLiner-Linien wurde bis zum Jahresende eingestellt. Insgesamt wurde eine Verkehrsleistung von 21,114 Millionen Kilometern erbracht. Auf die U Bahn entfielen davon 5,579 Millionen Kilometer, auf die Straßenbahn 2,858 Millionen Kilometer und auf den Busverkehr 12,677 Millionen Kilometer.

Ausbildungen, Nachschulungen sowie die Fahrausweisprüfung wurden in den Monaten März und April pandemiebedingt vorübergehend eingestellt. Ebenso wurde in den Bussen der Fahrscheinverkauf sowie der Einstieg an der Vordertür ausgesetzt. Mit der Nachrüstung von Plexiglasscheiben an den Fahrerarbeitsplätzen im Bus zum Zweck des Infektionsschutzes wurde der Fahrgasteinstieg an der Vordertür nach den Sommermonaten wieder freigegeben.

Das Fahrradverleihsystem VAG\_Rad wurde im Jahr 2020 ausgebaut. Die Zahl der zur Verfügung stehenden Fahrräder wurde auf 1.500 verdreifacht. Gleichzeitig wurde die Zahl der festen Stationen auf 35 erhöht. Die sogenannte „Flexzone“ zur ortsungebundenen Ausleihe und Rückgabe wurde ausgeweitet. Mit dem VAG\_Rad ergänzt die VAG ihr Angebot über den klassischen ÖPNV hinaus mit zeitlich uneingeschränkter Verfügbarkeit. Im Jahr 2020 zählte das VAG\_Rad 443.611 Ausleihen (Vorjahr: rund 129.000). Während der Pandemie konnte die VAG mit dem Verleihsystem einen alternativen Verkehrsträger mit mutmaßlich geringem Infektionsrisiko anbieten.

## 4 LAGEBERICHT

Die ersten drei der im Herbst 2015 bei der Firma Siemens bestellten, neuen U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1, konnten nach Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung durch die technische Aufsichtsbehörde im August 2020 in den Fahrgastbetrieb gehen. Zum Jahresende 2020 befanden sich insgesamt fünf G1-Fahrzeuge im Einsatz. Der Betrieb erfolgte weitgehend reibungslos.

Nach vier Jahren Projektlaufzeit wurde im September 2020 die Genehmigung zur Inbetriebnahme des letzten Fahrzeugs der Baureihe GT6N erteilt, die in den vergangenen Jahren einer Instandhaltung und Modernisierung unterzogen wurden. Im Zuge der Grunderneuerung der Baureihe GT8N konnte Ende 2020 die Wiederinbetriebnahme des Prototyps erfolgen. Drei weitere Fahrzeuge befinden sich derzeit parallel in der Überarbeitung. Der Abschluss der Gesamtmaßnahme ist zum Juli 2023 geplant.

Um weiterhin ihrer Verantwortung im Bereich Umweltschutz gerecht zu werden, investierte die VAG im Jahr 2020 zudem in die Beschaffung 15 weiterer Elektrobusse. Diese Busse werden aufgrund langer Lieferzeiten erst im Jahresverlauf 2021 in Betrieb gehen.

### 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 CO<sub>2</sub>-neutral erbracht wurde.

Ihrem Anspruch, Fahrgästen eine umweltschonende Alternative zum Pkw zu bieten, wird die VAG damit weiterhin gerecht. Der entstehende CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Person und Kilometer liegt bei VAG-Fahrzeugen deutlich unter dem entsprechenden Pkw-Wert. Mit dem komplett CO<sub>2</sub>-frei gewonnenen Ökostrom aus Wasserkraft ist die CO<sub>2</sub>-Bilanz bei der U Bahn und der Straßenbahn weiterhin neutral.

### B.4 PERSONAL

Im Jahr 2020 beschäftigte die VAG im Durchschnitt 1.922 Mitarbeiter<sup>1</sup> (Vorjahr: 1.818) und 51 zur Berufsausbildung Beschäftigte (Vorjahr: 42).

<sup>1</sup>Um den Lesefluss zu vereinfachen, wird hier und im folgenden Text nur die männliche Form genannt. Damit sind alle Geschlechter gleichermaßen gemeint.

2020 war vor allem der Schutz der Arbeitnehmer und Bewerber während der Corona-Pandemie ein besonderes Anliegen der VAG. Dabei setzte die Gesellschaft auf eine zentrale Kommunikation, über die alle betrieblich erforderlichen Maßnahmen, Verhaltens- und Hygieneregeln bekanntgemacht wurden. Darüber hinausgehende betriebliche Vereinbarungen wie beispielsweise die Anordnung zum Abbau von Gleitstunden/Freizeitausgleich waren nur zu Beginn der Corona-Pandemie notwendig. Die Option zur Anmeldung von Kurzarbeit wurde geprüft, eine Beantragung erfolgte jedoch nicht.

Mobiles Arbeiten ist bei der VAG bereits seit mehreren Jahren fest verankert. Eine konzernweite Befragung im Sommer 2020 über die Erfahrungen der Mitarbeiter und Führungskräfte seit Beginn der Corona-Krise bestätigte, dass die Pandemie ein klarer Treiber für die Nutzung und Akzeptanz mobilen Arbeitens ist. Ab 2021 beschäftigt sich ein konzernweites Folgeprojekt mit den Ergebnissen dieser Befragung und der Umsetzung des Ziels, mobiles Arbeiten zusätzlich auszuweiten.

Im Jahr 2020 wurde die Entwicklung des Personalstandes bis 2030 simuliert. Diesem wurden die qualitativen Anforderungen bei Fortführung des bestehenden Geschäfts gegenübergestellt. Basierend hierauf wurden die Ausbildungszahlen der betrieblichen Ausbildung angepasst und an den betrieblichen Anforderungen ausgerichtet.

### 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 nächste Stufe bis 30. Juni 2022 die Beibehaltung des Frauenanteils zum 30. Juni 2017.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hat dieser jeweils eine Bandbreite als Zielgröße festgelegt. Die Frauenquote beträgt für die erste Führungsebene zwischen 10,0 % und 20,0 %, für die zweite Führungsebene zwischen 16,0 % und 20,0 %.

# 4 LAGEBERICHT

## B.5 LAGE

Insgesamt entwickelt sich die wirtschaftliche Lage des Unternehmens, trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie, aber unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus dem Rettungsschirm im Geschäftsjahr 2020 besser als erwartet.

### 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 wird. 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.

Die Entwicklung des EGT war im Geschäftsjahr 2020 bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Öffentlichen Personennahverkehr deutlich rückläufig, während die Kundenzufriedenheit während der Pandemie sogar anstieg. Die Pandemie hatte deutlichen Einfluss auf die nachfolgend dargestellte Geschäftstätigkeit sowie die Entwicklung des Marktes. Nach einer ersten Lockdown-Phase in den Monaten März und April 2020 gestalteten sich die Rahmenbedingungen des gesellschaftlichen Lebens und damit auch die des ÖPNV in den Sommermonaten etwas positiver. Mit der zweiten Lockdown-Phase zum Jahresende waren insbesondere der Wegfall der touristischen sowie auch ein erheblicher Teile des geschäftlichen Weihnachtsverkehrs mit entsprechenden Auswirkungen auf den ÖPNV verbunden.

Ertragslage	2020	2019	Veränderung*	
	T€	T€	T€	%
Umsatzerlöse	<b>134.707</b>	176.506	- 41.799	- 23,7
Sonstige Erträge	<b>46.241</b>	9.739	+ 36.502	+ 374,8
Materialaufwand	- <b>70.644</b>	- 66.170	- 4.474	- 6,8
Personalaufwand	- <b>126.953</b>	- 122.806	- 4.147	- 3,4
Abschreibungen	- <b>21.729</b>	- 21.098	- 631	- 3,0
Sonstige Aufwendungen	- <b>41.939</b>	- 42.830	+ 891	+ 2,1
Finanzergebnis	- <b>9.008</b>	- 9.604	+ 596	- 6,2
<b>Ergebnis der Geschäftstätigkeit</b>	<b>- 89.325</b>	- 76.263	- 13.062	17,1

\* Ergebnisverschlechterung (-), Ergebnisverbesserung (+)

Das **Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EGT)** des Geschäftsjahres 2020 liegt bei -89.325 T€ und damit 13.062 T€ bzw. 17,1 % unter dem Vorjahreswert, aber deutlich besser als geplant. Nachfolgend werden die wesentlichen Einflüsse auf das Ergebnis dargestellt:

Die Umsatzerlöse entwickeln sich wie folgt:

	2020	2019
	T€	T€
Verkehrserlöse	<b>118.586</b>	158.111
Sonstige Umsatzerlöse	<b>16.121</b>	18.395
	<b>134.707</b>	176.506

## 4 LAGEBERICHT

Im Berichtsjahr reduzieren sich die **Umsatzerlöse** insgesamt um 41.799 T€ bzw. -23,7 % auf 134.707 T€.

Die **Verkehrserlöse** reduzieren sich in Folge der Corona-Pandemie deutlich um 39.525 T€ bzw. 25,0 %. Wie auch im Bundesdurchschnitt, gingen die Fahrgastzahlen in den Lockdown-Phasen bei nahezu gleichem Angebot an Fahrleistungen, drastisch zurück. Zum 1. Januar 2020 blieben die Fahrpreise unverändert, die jährliche Tarifierfassung wurde nicht umgesetzt. Weiterhin reduzieren sich auch die öffentlichen Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderung sowie für den Schülerverkehr um 26,1 % bzw. um 27,9 % coronabedingt. Der Rettungsschirm von Bund und Ländern konnte größere wirtschaftliche Schäden abmildern. Die Zuschüsse aus dem Rettungsschirm werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen gezeigt.

Die **sonstigen Erträge** erhöhen sich insbesondere aufgrund des Corona-Rettungsschirms von Bund und Ländern um 36.502 T€ im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Materialaufwand** steigt trotz der Corona-Pandemie an. Insgesamt erhöht sich der Materialaufwand um 4.474 T€ im Vergleich zum Vorjahr. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren bezogenen Leistungen. Im Gegenzug reduzieren sich die Aufwendungen für Treibstoffe.

Der **Personalaufwand** erhöht sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 %. Darin enthalten ist die Tarifierhöhung vom 1. Juli 2019 um 3,3 %. Weiterhin sind im Jahresverlauf durchschnittlich 104 Arbeitnehmer mehr beschäftigt. Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung bewegen sich auf Vorjahresniveau.

Die **Abschreibungen** liegen um 631 T€ (3,0 %) über dem Vorjahreswert.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** reduzieren sich im Berichtsjahr um 891 T€. Dies ist hauptsächlich auf eine geringere Zuführung zur Rückstellung für Verbundeinnahmen sowie eine geringere Konzessionsabgabe zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr fällt das negative **EGT** um 14,8 % besser aus als das geplante Ergebnis. Hauptgrund für diese Ergebnisverbesserung sind die höheren sonstigen Erträge, insbesondere die höheren Erträge aus Schadenersatz sowie aus der Auflösung von Rückstellungen. Weiterhin liegen die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe deutlich unter Plan. Die coronabedingt rückläufigen Umsatzerlöse werden nahezu durch die Zuschüsse aus dem Rettungsschirm von Bund und Ländern ausgeglichen.

Das **negative Jahresergebnis** und somit der Zuschussbedarf erhöht sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund der höheren bezogenen Leistungen und der Personalaufwendungen um 13.062 T€ auf 89.463 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:

	2020
	T€
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	– 78.292
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	– 54.555
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	138.646
Veränderung des Finanzmittelfonds	5.799
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	– 6.163
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	– 364
<i>davon kurzfristige Kreditaufnahmen</i>	– 3.585

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

Der negative **Cashflow aus der Investitionstätigkeit** ist insbesondere von den Anzahlungen für die U-Bahn- und Straßenbahnbeschaffung sowie den kurzfristigen Finanzmittelanlagen im Rahmen des Cash-Pools geprägt.

Im **Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit** sind im Wesentlichen der Verlustausgleich 2019 der StWN, die Vereinnahmung von Zuschüssen sowie die Aufnahme von Darlehen zur Finanzierung der geleisteten Anzahlungen für die U-Bahn-Beschaffung und die planmäßige Tilgung der Darlehensverbindlichkeiten enthalten.

Der negative **Finanzmittelfonds** in Höhe von 364 T€ (Vorjahr negativ 6.163 T€) besteht aus den flüssigen Mitteln in Höhe von 3.221 T€ (Vorjahr 4.590 T€) abzüglich der kurzfristigen Kredite für die U-Bahn-Beschaffung in Höhe von 3.585 T€ (Vorjahr 10.753 T€).

Die VAG ist in das Cash-Pooling der StWN eingebunden, über das die Liquidität gesteuert wird. Die Zahlungsfähigkeit ist damit sichergestellt. Es bestehen nicht in Anspruch genommene Kreditlinien von 87.087 T€ vor allem für die Fahrzeugfinanzierung.

# 4 LAGEBERICHT

## Vermögenslage

Die Vermögens- und Kapitalstruktur zeigt folgende Entwicklung:

	31.12.2020		31.12.2019	
	T€	%	T€	%
<b>VERMÖGEN</b>				
Immaterielle Vermögensgegenstände	2.280	0,4	2.628	0,5
Sachanlagen	354.276	63,3	310.264	57,6
Finanzanlagen	12.198	2,2	12.221	2,3
Umlaufvermögen langfristig (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten)	29	0,0	2.572	0,5
Umlaufvermögen kurzfristig (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten)	190.986	34,1	210.554	39,1
	<b>559.769</b>	<b>100,0</b>	<b>538.239</b>	<b>100,0</b>
<b>KAPITAL</b>				
Eigenkapital	89.860	16,1	89.860	16,7
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	383.414	68,5	371.367	69,0
Kurzfristiges Fremdkapital	86.495	15,4	77.012	14,3
	<b>559.769</b>	<b>100,0</b>	<b>538.239</b>	<b>100,0</b>

Die **Bilanzsumme** zum 31. Dezember 2020 erhöht sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 21.530 T€ bzw. 4,0 % auf 559.769 T€. Auf der Aktivseite erhöht sich insbesondere das Sachanlagevermögen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen nehmen aufgrund der Rückzahlung von kurzfristigen Geldern im Rahmen des Cash-Pools mit der StWN deutlich ab. Gegenläufig wirkt die höhere Verlustübernahme durch die StWN. Auf der Passivseite steigen die Rückstellungen für Pensionen und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der höheren Investitionen.

Am Ende des Geschäftsjahres beträgt die Eigenkapitalquote 16,1 % (Vorjahr 16,7 %).

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

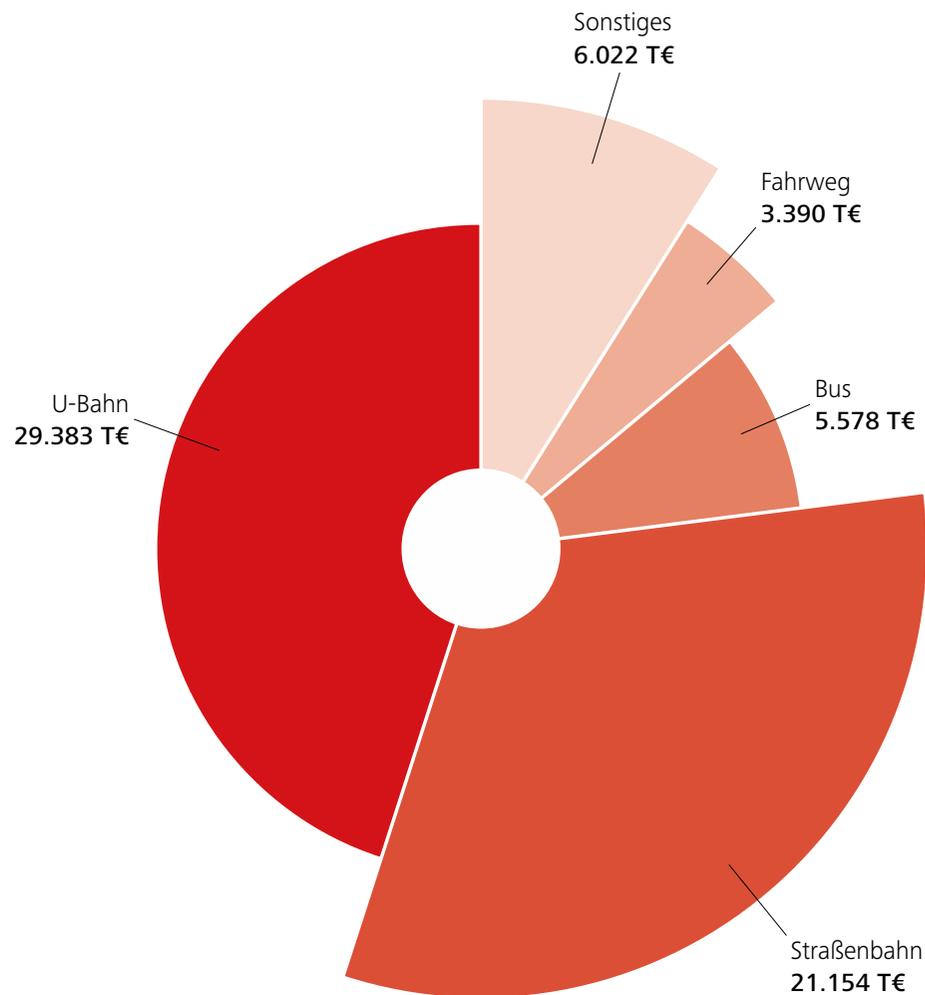
### Investitionen und Finanzierung

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen und abzüglich der erhaltenen Zuschüsse beträgt 65.527 T€.

Die Investitionen 2020 entfallen im Wesentlichen auf die Geschäftsbereiche U-Bahn und Straßenbahn. Sie betreffen vor allem Anzahlungen und Anlagen im Bau für U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 sowie für die Straßenbahnen.

Insgesamt erhielt die VAG im Jahr 2020 Zuschüsse in Höhe von 17.963 T€ nach dem bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 2.800 T€ von der Stadt Nürnberg, 1.275 T€ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 624 T€ vom bayerischen Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales und 239 T€ vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Die Investitionszuschüsse werden von den Investitionen abgesetzt.

Das **Anlagevermögen** ist zu 24,4 % (Vorjahr 27,6 %) durch Eigenkapital bzw. vollständig durch mittel- und langfristige zur Verfügung stehende Mittel gedeckt.



# 4 LAGEBERICHT

## C CHANCEN-, RISIKO- UND PROGNOSEBERICHT

### C.1 RISIKOMANAGEMENT UND RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Ziel des Risikomanagementsystems im VAG Konzern 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 allgemeine Reduzierung der ÖPNV-Zuschüsse durch den Bund und die Verringerung der Landesmittel des Freistaats Bayern stellten bisher und auch weiterhin ein wesentliches Risikopotenzial dar, wobei sich ein politisches Umdenken abzeichnet. Mit dem Auslaufen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017 - 2020“ zeichnet sich derzeit noch keine Nachfolgeregelung ab. Ein weiteres Risikopotenzial ergibt sich aus der voraussichtlich angespannten Haushaltslage der verschiedenen Zuschussgeber durch die Soforthilfen im Rahmen der Corona-Pandemie und der sich daraus ableitende Anstieg der Verschuldung.

Am 3. Dezember 2019 trat der Öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) mit der maximal zulässigen Laufzeit von 22,5 Jahren in Kraft. Er endet am 2. Juni 2042. Negativ wirkt dabei auf die Ergebnisent-

wicklung, dass die Kosten für bestimmte Leistungen nicht mehr unterjährig ausgeglichen werden. Massiv wirkte sich im Jahr 2020 die Corona-Pandemie auf Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen aus. Wenngleich mit dem ÖPNV-Rettungsschirm ein Mittel zur Verfügung gestellt wurde, über das Mindereinnahmen bis zu einer Höhe von 90,0 % ausgeglichen werden, waren die daraus entstehenden finanziellen Belastungen erheblich. Auch für das Jahr 2021 muss davon ausgegangen werden, dass die Fahrgeldeinnahmen deutlich unter dem geplanten Niveau bleiben.

##### Marktrisiken und -chancen

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen und die tarifpolitischen Maßnahmen im VGN mit jeweils unmittelbarer Wirkung auf die Verkehrserlöse des Unternehmens bleiben die größten kaufmännischen Risikopotenziale. Die Corona-Krise wirkt sich signifikant und anhaltend negativ auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen und Verkehrserlöse aus. Gleichzeitig besteht das Risiko, dass der ÖPNV durch die Pandemie seine zentrale Bedeutung für das Erreichen der Klimaziele verlieren könnte. Bislang halten die politischen Entscheidungsträger weiter an der eingeschlagenen Richtung fest und finanzieren tarifliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Rahmen des VGN-Innovationspakets bzw. der Einführung eines 365-Euro-Tickets. Die dadurch erzielte Steigerung des Verkehrsaufkommens bedingt einen Ausbau des Verkehrsangebots, für das weitere öffentliche Mittel benötigt werden. Ein latentes Risiko für die Einnahmensituation birgt dabei das nachhaltig veränderte Mobilitätsverhalten der Fahrgäste, u. a. aufgrund einer Forcierung mobiler Arbeitsformen. Daneben bestehen weiterhin Risiken aus der zu einem späteren Zeitpunkt stattfindenden Endabrechnung der zunächst nur vorläufig zugeschiedenen Verkehrserlöse, die nicht nur im Abrechnungsjahr wirken, sondern auch Einfluss auf die Ergebnisse der Folgejahre haben. Die Corona-Pandemie wirkte sich außerdem auf das Fahrplanangebot aus. So wurde für den Zeitraum Mitte März bis Ende April ein reduziertes Fahrplanangebot gefahren und der Betrieb der NightLiner-Linien bis auf Weiteres eingestellt. In der Folge konnte der Fahrplan mit einer geringeren Anmietleistung und eigenem Personal bedient werden. Aktuell steht pandemiebedingt am Markt ausreichend Fahrpersonal zur Verfügung. In Verbindung mit der verstärkten Investition in die Ausbildung von Fahrpersonal ergibt sich daraus zumindest in der Kurzzeitbetrachtung kein Risiko. Die Corona-Pandemie und die anhaltenden Maßnahmen zu ihrer Bekämpfung wirken sich weiter auf die Fahrgastzahlen im ÖPNV aus. Bereits in den ersten Monaten des Jahres 2021 konnte ein deutlicher Rückgang der Verkehrserlöse verzeichnet werden. Die Bundesregierung hat die Umsetzung eines neuen ÖPNV-Rettungsschirms für 2021 angekündigt, für den es aber noch keine konkreten Umsetzungsschritte gibt. Für den Fall, dass kein oder nur ein eingeschränkter Rettungsschirm umgesetzt wird, ist mit einem erheblichen Anstieg des Verlustes der VAG zu rechnen.

# 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.

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

## Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Die anhaltende Niedrigzinsphase am Kapitalmarkt birgt weiterhin ein hohes Risikopotenzial, nicht zuletzt aufgrund des weiter steigenden finanziellen Drucks auf die Versorgungssysteme der Unternehmen in Deutschland. Außerdem setzt sich der Anlagedruck am Kapitalmarkt bei sinkenden oder negativen Zinsen fort, die von den Banken immer konsequenter an die Unternehmen weitergegeben werden. Andererseits können die aktuell niedrigen Marktzinsen, die sich aus der starken Bonität und dem weiter gestiegenen Wettbewerb unter den Kreditgebern ergeben, als Chance genutzt werden, die hohen Investitionskosten der kommenden Jahre und den damit verbundenen Zinsaufwand aus der Kreditaufnahme zu reduzieren.

## Steuerliche Risiken

Durch die extrem kurzfristigen und vielfältigen Änderungen in der steuerlichen Gesetzgebung und Rechtsprechung besteht für die VAG das Risiko, steuerlich relevante Sachverhalte nicht korrekt abzubilden. Zudem befinden sich die VAG und ihre Tochterunternehmen in einem überdurchschnittlich langen Betriebsprüfungszeitraum. Um diesen Risiken zu begegnen, wurde 2018 ein konzernweites Tax Compliance Management System eingeführt, das die Beachtung aller steuerlichen Vorschriften sicherstellen soll.

## Gesamtbeurteilung

Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erkennbar.

## C.2 PROGNOSEBERICHT

### Markt und Kunde

Es wird weiterhin eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sowie der Kundenzufriedenheitswerte angestrebt. Grundsätzlich bestehen dafür durch die Finanzierungszusagen der öffentlichen Hand sowie die weiterhin bestehende öffentliche Diskussion um Klimaschutz und nachhaltige Mobilität positive Rahmenbedingungen. Risiken ergeben sich insbesondere durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie, die unter anderem auf das ÖPNV-Image, das Mobilitätsverhalten potenzieller Kunden und damit auf Fahrgastzahlen und Einnahmen wirken. Es ergeben sich Handlungsfelder im Bereich der Herstellung von Vertrauen in die Sicherheit des ÖPNV sowie hinsichtlich der nachhaltigen Platzierung des ÖPNV als Mobilitätsalternative in der öffentlichen Wahrnehmung. Die Auswirkungen auf die künftige Geschäftstätigkeit, die sich durch den potenziellen Wandel von Nachfragestrukturen und -potenzialen ergeben können, sind noch nicht klar absehbar.

Die durchschnittliche preisbedingte Kostensteigerung aller Verbundverkehrsunternehmen von 2020 auf 2021 wurde durch einen ÖPNV-spezifischen Warenkorb mit 2,61 % beziffert. Auf Basis der Atzelsberger Beschlüsse wäre eine verbundweite Tarifierhöhung zum 1. Januar 2021 in entsprechender Höhe notwendig geworden, welche aber zunächst bis mindestens 30. Juni 2021 ausgesetzt wurde. Damit wird der Preisvorteil der in der zweiten Jahreshälfte 2020 wirkenden Mehrwertsteuersenkung indirekt an die Kunden weitergegeben. Eine Tarifierhöhung im VGN wird voraussichtlich frühestens zum 1. Januar 2022 erfolgen, wobei die in Nürnberg geltenden Tarifstufen unter Ausgleich der entstehenden Fahrgeldmindereinnahmen von einer Fahrpreiserhöhung ausgenommen werden sollen.

Bis zum Jahresende 2022 sollen die Fahrpreise für den Verkehr innerhalb Nürnbergs stabil bleiben. Dies ist Teil einer Beschlussfassung des Nürnberger Stadtrats im Juni 2020, als Reaktion auf ein zuvor erfolgreiches Bürgerbegehren zum 365-Euro-Ticket. In diesem Zusammenhang wurden noch weitere Ziele der Tarifentwicklung im Bedienungsgebiet der VAG für die kommenden Jahre definiert. Zum 1. Januar 2021 erfolgte die Einführung eines Sozialtickets zu einem Monatspreis von 15,00 Euro für Inhaber eines Nürnberg-Passes, wodurch deutliche Nachfragezuwächse zu erwarten sind. Zudem sieht der erzielte politische Kompromiss mit den Initiatoren des Bürgerbegehrens die Einführung eines 365 Euro-Tickets für Jedermann in Nürnberg ab dem Jahr 2023 vor. Die Ausweitung der räumlichen Veränderung auf das VGN-Gebiet sowie dazu passende Tarifmodelle sind Bestandteil einer durch die Verbundgesellschaft beauftragten und von den Mitgliedern des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg finanzierten Machbarkeitsstudie. Erste Ergebnisse sind im Jahr 2021 zu erwarten.

## 4 LAGEBERICHT

Die aus den skizzierten Maßnahmen resultierenden Fahrgeldmindereinnahmen bei der VAG sowie weiteren Verkehrsunternehmen werden vollständig verursachergerecht durch die öffentliche Hand ausgeglichen.

Die Arbeiten am Aufbau einer Mobilitätsplattform mit Smartphone-basiertem Zugang lagen im Jahr 2020 weitgehend im Zeitplan. Testläufe mussten bedingt durch die Corona-Pandemie verschoben werden. Die Produktivsetzung am Markt ist nach Überwindung der Ausgangsbeschränkungen im Winter 2020/21 für die erste Jahreshälfte 2021 vorgesehen.

### Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Die VAG geht nach Überwindung der aktuellen Pandemie perspektivisch weiterhin von steigenden Fahrgastzahlen und damit einem erhöhten Fahrzeugbedarf aus. Auch mit Blick auf die kurzfristig notwendige Fahrgastrückgewinnung steht zudem die Angebotsqualität weiterhin im Fokus. Die VAG investiert daher weiterhin in die Modernisierung und den Ausbau ihres Fuhrparks.

Seit Anfang des Jahres 2021 ist in einem Rhythmus von rund fünf Wochen die Inbetriebnahme weiterer U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 geplant, die zunächst den Altfahrzeugbestand ablösen. Mittelfristig gewährleistet die beauftragte Option von sieben zusätzlichen G1-Fahrzeugen eine Erhöhung des Gesamtfahrzeugbestands. Bis Anfang 2023 sollen alle 35 bei der Firma Siemens beauftragten U-Bahn-Fahrzeuge an die VAG ausgeliefert sein.

Im Rahmen einer 2019 durchgeführten Ausschreibung mit einem Gesamtvolumen von bis zu 87 neuen Straßenbahnfahrzeugen hatte die Firma Siemens im Vorjahr den Zuschlag erhalten. Bis 2022 sollen zwölf Fahrzeuge des Typs Avenio für geplante Angebotsausweitungen und Taktverdichtungen geliefert und in Betrieb genommen werden. Mit der Fahrzeugbeschaffungsstrategie, die eine gesamt Erneuerung der Straßenbahnflotte bis 2035 verfolgt, soll eine Vereinheitlichung des Fahrzeugtyps erfolgen.

Im Rahmen eines Förderprojekts des Bundesministeriums für Umwelt erhält die VAG Fördermittel in Höhe von rund 23.800 T€ für die Beschaffung von mindestens 52 Elektrobussen sowie der zugehörigen intelligenten Ladeinfrastruktur samt der notwendigen Erweiterungen für den Netzanschluss.

Das bestehende Fahrradverleihsystem VAG\_Rad wird im Jahr 2021 funktional um Lastenräder erweitert.

### Gesamtprognose und Ausblick 2021

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Nutzungsverhalten im ÖPNV lassen sich derzeit nicht abschätzen. Für das Jahr 2021 ist auf jeden Fall mit einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen wie auch schon in 2020 zu rechnen. Die VAG geht dennoch davon aus, dass im Zuge der Verkehrswende die Bedeutung des ÖPNV weiter zunehmen wird. Dabei wird die Frage nach der Finanzierung des Verkehrs immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wird im Geschäftsjahr 2021 mit einem negativen EGT in Höhe von 127.630 T€ gerechnet. Die Verschlechterung im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 ist vor allem auf höhere Personalaufwendungen und höhere Abschreibungen zurückzuführen. Dabei sind die Auswirkungen aus den pandemiebedingten Umsatzrückgängen noch nicht berücksichtigt. Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2021 Investitionen in Höhe von 122.970 T€. Die VAG rechnet für 2021 mit rund 35.635 T€ Zuschüssen der öffentlichen Hand. Die Förderquote des ÖPNV durch die öffentliche Hand variiert dabei je nach Investitionsmaßnahme. Die Finanzierung über Abschreibungen wurde mit rund 31.991 T€ geplant. Die Neubeschaffung der U-Bahn-Fahrzeuge wird im Wesentlichen durch Fremdfinanzierung erfolgen.

Nürnberg, 8. April 2021

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Der Vorstand



Josef Hasler



Tim Dahlmann-Resing



Magdalena Weigel

# 5 BILANZ

Aktivseite	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
	TZ	T€	T€
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>	<b>C.1</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		2.280	2.628
II. Sachanlagen		354.276	310.264
III. Finanzanlagen		12.198	12.221
		<b>368.754</b>	325.113
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		24.541	21.144
2. Unfertige Leistungen		1.221	808
		<b>25.762</b>	21.952
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	<b>C.2</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		20.731	27.122
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		138.665	156.910
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		936	806
4. Sonstige Vermögensgegenstände		1.632	1.610
		<b>161.964</b>	186.448
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		3.221	4.590
		<b>190.947</b>	212.990
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		68	136
		<b>559.769</b>	538.239

Passivseite	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
	TZ	T€	T€
<b>A. EIGENKAPITAL</b>	<b>C.3</b>		
I. Gezeichnetes Kapital		38.400	38.400
II. Kapitalrücklage		30.000	30.000
III. Gewinnrücklagen			
1. Andere Gewinnrücklagen		21.460	21.460
		<b>89.860</b>	89.860
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	<b>C.4</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen		252.173	246.084
2. Steuerrückstellungen		52	0
3. Sonstige Rückstellungen		28.784	27.538
		<b>281.009</b>	273.622
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>C.5</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		149.377	141.694
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		16.371	12.632
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		7.023	5.051
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		240	415
5. Sonstige Verbindlichkeiten		10.874	11.515
		<b>183.885</b>	171.307
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		5.015	3.450
		<b>559.769</b>	538.239

## ⑥ GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	Anhang	2020	2019
	TZ	T€	T€
1. Umsatzerlöse	D.1	134.707	176.506
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		414	27
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		2.478	1.667
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2	43.349	8.045
		180.948	186.245
5. Materialaufwand	D.3	– 70.644	– 66.170
6. Personalaufwand	D.4	– 126.953	– 122.806
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		– 21.729	– 21.098
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		– 41.939	– 42.830
9. Finanzergebnis	D.5	– 9.008	– 9.604
<b>10. Ergebnis der Geschäftstätigkeit</b>		<b>– 89.325</b>	<b>– 76.263</b>
<b>11. Ergebnis nach Steuern</b>		<b>– 89.325</b>	<b>– 76.263</b>
12. Sonstige Steuern		– 138	– 138
13. Erträge aus Verlustübernahme		89.463	76.401
<b>14. Jahresüberschuss</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

# 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. Besonderheiten des öffentlichen Personenverkehrs sind in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Strukturierung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren.

Die zur übersichtlicheren Darstellung in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen bzw. erläutert. Aus diesem Grund werden Davon-Vermerke ebenfalls im Anhang dargestellt.

Die Ziffern in der Vorspalte der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung entsprechen denen der Erläuterungen im Anhang.

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

## 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 Nutzungsdauer und beginnen im Zugangsmonat.

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	15 – 99
Technische Anlagen und Maschinen	6 – 75
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 25

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.

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 2,30 % (Vorjahr 2,71 %), 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 (Vorjahr 2,0 %) wird ab 2020 nicht mehr unterstellt. Der Rentenanpassung wird ebenfalls wie im Vorjahr mit 1,7 % für allgemeine Versorgungen und mit 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 1,60 % (Vorjahr 1,97 %), 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 wird 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 2020 beträgt insgesamt 18.960 T€ und liegt somit 7.929 T€ über dem Buchwert. Im Geschäftsjahr wurden 382 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 89.463 T€ (Vorjahr 76.401 T€) und um sonstige Forderungen in Höhe von 48.779 T€ (Vorjahr 80.138 T€). Daneben sind sonstige Forderungen gegen verbundene Unternehmen von 423 T€ (Vorjahr 363 T€) sowie aus Lieferungen und Leistungen von 8 T€ enthalten.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 936 T€ (Vorjahr 806 T€).

Sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 29 T€ (Vorjahr 24 T€) haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Daneben bestanden im Vorjahr Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 2.547 T€ mit einer Restlaufzeit von über 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

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 (10.413 T€), ungewisse Verbindlichkeiten aus dem Personalbereich (8.677 T€), unter anderem Überstunden- und Gleitzeitüberhänge sowie sonstige Bauleistungen (5.926 T€).

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 23.550 T€.

# 7 ANHANG

## C.5 VERBINDLICHKEITEN

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.

	31.12.2020	davon mit einer Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten</b>	<b>149.377</b>	<b>26.761</b>	<b>122.616</b>	<b>90.134</b>
<i>Vorjahr</i>	<i>141.694</i>	<i>30.958</i>	<i>110.736</i>	<i>82.305</i>
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>16.371</b>	<b>16.363</b>	<b>8</b>	<b>0</b>
<i>Vorjahr</i>	<i>12.632</i>	<i>12.626</i>	<i>6</i>	<i>0</i>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen</b>	<b>7.023</b>	<b>7.023</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Vorjahr</i>	<i>5.051</i>	<i>5.051</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Vorjahr</i>	<i>415</i>	<i>415</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>10.874</b>	<b>10.874</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Vorjahr</i>	<i>11.515</i>	<i>11.515</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>davon aus Steuern</b>	<b>925</b>	<b>925</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Vorjahr</i>	<i>1.012</i>	<i>1.012</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Vorjahr</i>	<i>196</i>	<i>196</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Gesamt</b>	<b>183.885</b>	<b>61.261</b>	<b>122.624</b>	<b>90.134</b>
<i>Vorjahr</i>	<i>171.307</i>	<i>60.565</i>	<i>110.742</i>	<i>82.305</i>

# 7 ANHANG

## D ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### D.1 UMSATZERLÖSE

	2020	2019
	T€	T€
Verkehrserlöse	<b>118.586</b>	158.111
Sonstige Umsatzerlöse	<b>16.121</b>	18.395
	<b>134.707</b>	176.506

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Umsatzerlöse in Höhe von 7.729 T€ (Vorjahr 4.689 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 41.359 T€ (Vorjahr 6.129 T€) enthalten. Diese bestehen hauptsächlich aus den Zuschüssen für den Rettungsschirm von Bund und Ländern aufgrund der Corona-Pandemie.

### D.3 MATERIALAUFWAND

	2020	2019
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	<b>24.815</b>	25.033
Aufwendungen für bezogene Leistungen	<b>45.829</b>	41.137
	<b>70.644</b>	66.170

### D.4 PERSONALAUFWAND

	2020	2019
	T€	T€
Löhne und Gehälter	<b>90.717</b>	86.282
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	<b>36.236</b>	36.524
<i>davon für Altersversorgung</i>	<b>17.442</b>	18.800
	<b>126.953</b>	122.806

# 7 ANHANG

## D.5 FINANZERGEBNIS

	2020	2019
	T€	T€
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	423	363
Erträge aus Beteiligungen	50	40
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	0	0
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>473</b>	403
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	438	411
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	32	20
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	– 4
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 9.951	– 10.434
<i>davon: an verbundenen Unternehmen</i>	– 58	– 13
<i>Aufzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB</i>	– 6.737	– 7.648
<b>Zinsergebnis</b>	<b>– 9.481</b>	– 10.007
<b>Finanzergebnis</b>	<b>– 9.008</b>	– 9.604

## E ERGÄNZENDE ANGABEN

### E.1 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Pachtverträgen	T€	davon gegenüber verbundenen Unternehmen	davon gegenüber assoziierten Unternehmen
		T€	T€
fällig 2021	5.569	1.024	0
fällig 2022 bis 2025	23.526	4.096	0
fällig nach 2025	5.693	1.024	0
	<b>34.788</b>	<b>6.144</b>	<b>0</b>
Bestellobligo für Investitionen des Sachanlagevermögens	210.430	292	209
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>245.218</b>	<b>6.436</b>	<b>209</b>

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 Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

# 7 ANHANG

## E.3 BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSVERBINDUNGEN

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft ist in den Konzernabschluss der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg, (kleinster und größter Konsolidierungskreis) einbezogen. Der Konzernabschluss wird beim elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

Aufgrund der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Muttergesellschaft Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, einschließlich sämtlicher Töchter der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, 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 31.12.2020)	Anteil am Kapital	Eigen- kapital	Jahres- ergebnis
	%	T€	T€
BSN Betriebsgesellschaft Schienenverkehr Nürnberg mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,00	26	0 <sup>1</sup>
Bus Nürnberg BNG Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,00	25	0 <sup>1</sup>
KVN Kommunaler Versicherungsdienst Nürnberg GmbH, Nürnberg	100,00	121	0 <sup>2</sup>
PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH, Nürnberg	50,00	739	93 <sup>3</sup>
ÖPNV Akademie Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	50,00	300	134 <sup>3</sup>
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	25,92	54	0 <sup>3</sup>
Mobility inside Verwaltungs GmbH	5,00	50	0 <sup>4</sup>
beka GmbH, Köln	0,46	1.271	135 <sup>3</sup>
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG	0,00	0	0 <sup>4</sup>

<sup>1</sup>Jahresabschluss 2020 noch nicht von den Gesellschaftern festgestellt <sup>2</sup>Ergebnisabführungsvertrag <sup>3</sup>Jahresabschluss 2019 <sup>4</sup>2020 erst gegründet

## E.4 PERSONALSTAND

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

	2020	2019
Arbeitnehmer	1.922	1.818
davon Vollzeitbeschäftigte	1.605	1.520
davon Teilzeitbeschäftigte	317	298

## E.5 NACHTRAGSBERICHT

Für das Jahr 2021 sind die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise noch nicht abschließend absehbar. Sicherlich werden die Lockdown-Maßnahmen aber weiterhin Einfluss auf den ÖPNV haben. Darüber hinaus wurden nach Ende des Geschäftsjahres keine Risiken oder Vorgänge von besonderer Bedeutung identifiziert, die unter zu Grundelegen 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

<b>Christian Vogel</b>	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats	<b>Tobias Kern</b>	Industriemechaniker der VAG
<b>Rainer Lehnemann</b>	Sachbearbeiter der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	<b>Marcus König</b>	seit 1. Mai 2020 Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg (vorher: Stadtrat und Bankkaufmann), bis 25. Mai 2020
<b>Nasser Ahmed</b>	Stadtrat und Politikwissenschaftler	<b>Andreas Krieglstein</b>	Stadtrat und leitender Angestellter
<b>Marco Bär</b>	Verkehrsmeister der VAG, ab 25. Mai 2020	<b>Dieter Leikauf-Götz</b>	Straßenbahnfahrer der VAG
<b>Florian Betz</b>	Stadtrat und Anwendungsentwickler, ab 25. Mai 2020	<b>Achim Mletzko</b>	Stadtrat und Geschäftsführer
<b>Renate Blumenstetter</b>	Stadträtin und Betreuerin, bis 25. Mai 2020	<b>Maximilian Müller</b>	Stadtrat und Projektentwickler, ab 25. Mai 2020
<b>Mike Bock</b>	Stadtrat und Dipl.-Ingenieur, ab 25. Mai 2020	<b>Roland Müller</b>	Omnibusfahrer der VAG
<b>Thorsten Brehm</b>	Stadtrat und Geschäftsführer	<b>Marion Padua</b>	Stadträtin und Pädagogische Fachkraft, ab 25. Mai 2020
<b>Udo Budde</b>	Fahrtreppenmonteur der VAG	<b>Jürgen Rötzer</b>	Betriebsratsvorsitzender der VAG
<b>Andreas Gerstmeier</b>	Omnibusfahrer der VAG	<b>Konrad Schuh</b>	Stadtrat und Justizvollzugsbeamter, bis 25. Mai 2020
<b>Lorenz Gradl</b>	Stadtrat und Bautechniker, bis 25. Mai 2020	<b>Stefanie Sattler</b>	Schwerbehindertenvertreterin der VAG
<b>Stephan Grosse-Grollmann</b>	Stadtrat und Kulturschaffender, bis 25. Mai 2020	<b>Kilian Sendner</b>	Stadtrat und Kaufmann i. R.
<b>Natalie Keller</b>	Stadträtin und Bildungsreferentin, ab 25. Mai 2020	<b>Manfred Weidenfelder</b>	Bildungsstättenleiter ver.di, bis 25. Mai 2020
		<b>Yasemin Yilmaz</b>	Stadträtin und Soziologin

# 7 ANHANG

## E.6 ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE DER GESELLSCHAFT

### VORSTAND

<b>Josef Hasler</b>	Vorsitzender des Vorstands und kaufmännischer Vorstand <i>Ressorts:</i> Verkauf und Controlling, Wirtschaftsplanung Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg Vorsitzender des Vorstands der N ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg
<b>Tim Dahlmann-Resing</b>	Mitglied des Vorstands für Technik und Marketing <i>Ressorts:</i> Betriebsleiter BoStrab und BOKraft, Koordination Bus, Steuerung Betrieb, Fahrzeug, Marketing, Planung, Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge
<b>Magdalena Weigel</b>	Mitglied des Vorstands für Personal- und Sozialfragen <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 591 T€.

Die Vergütung des Vorstands betragen im Einzelnen für Herrn Josef Hasler Fixum 184 T€ sowie Sachleistungen 9 T€, für Herrn Tim Dahlmann-Resing Fixum 255 T€ sowie Sachleistungen 12 T€, und für Frau Magdalena Weigel Fixum 131 T€ sowie Sachleistungen 0 T€. Zudem bestehen Pensionszusagen von 1.963 T€, die unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen werden.

Frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 129 T€. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind 2.340 T€ zurückgestellt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erhielten Aufwandsentschädigungen von 42 T€.

Nürnberg, den 8. April 2021  
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Der Vorstand



Josef Hasler



Tim Dahlmann-Resing



Magdalena Weigel

# 8 ANLAGEVERMÖGEN

Vermögensgruppe	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand 01.01.2020	Zugang	Abgang	Umbuchung	Stand 31.12.2020	Stand 01.01.2020	Abschreibungen des Geschäftsjahres	/, kumulierte Abschreibungen auf Anlagen- abgänge und Umbuchungen	Zuschreibungen des Geschäftsjahres	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2019	Stand 31.12.2019
	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>												
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	9.212	145	0	41	9.398	7.356	1.058	0	0	8.414	984	1.856
2. Geleistete Anzahlungen	772	565	0	– 41	1.296	0	0	0	0	0	1.296	772
	<b>9.984</b>	<b>710</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.694</b>	<b>7.356</b>	<b>1.058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.414</b>	<b>2.280</b>	<b>2.628</b>
<b>II. Sachanlagen</b>												
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit												
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	10.022	6	0	0	10.028	6.347	188	0	0	6.535	3.493	3.675
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	49.565	114	0	86	49.765	35.970	876	0	0	36.846	12.919	13.595
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	789	0	0	0	789	761	4	0	0	765	24	28
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	213	0	0	0	213	65	4	0	0	69	144	148
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	2.771	– 140	0	0	2.631	395	80	0	0	475	2.156	2.376
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Steuerungsanlagen	126.379	502	201	0	126.680	73.978	4.630	200	0	78.408	48.272	52.401
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	332.144	15.559	7.634	26.503	366.122	238.985	12.685	7.634	0	244.036	122.086	93.159
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	12.803	199	175	130	12.957	7.997	520	173	0	8.344	4.613	4.806
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	38.630	1.175	389	15	39.431	31.857	1.684	375	0	33.166	6.265	6.773
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	133.303	47.402	117	– 26.284	154.304	0	0	0	0	0	154.304	133.303
	<b>706.619</b>	<b>64.817</b>	<b>8.516</b>	<b>0</b>	<b>762.920</b>	<b>396.355</b>	<b>20.671</b>	<b>8.382</b>	<b>0</b>	<b>408.644</b>	<b>354.276</b>	<b>310.264</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	76	0	0	0	76	0	0	0	0	0	76	76
2. Beteiligungen	67	3	0	0	70	0	0	0	0	0	70	67
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.031	0	0	0	11.031	0	0	0	0	0	11.031	11.031
4. Sonstige Ausleihungen	1.214	91	142	0	1.163	167	31	0	56	142	1.021	1.047
	<b>12.388</b>	<b>94</b>	<b>142</b>	<b>0</b>	<b>12.340</b>	<b>167</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>142</b>	<b>12.198</b>	<b>12.221</b>
<b>Anlagenvermögen</b>	<b>728.991</b>	<b>65.621</b>	<b>8.658</b>	<b>0</b>	<b>785.954</b>	<b>403.878</b>	<b>21.760</b>	<b>8.382</b>	<b>56</b>	<b>417.200</b>	<b>368.754</b>	<b>325.113</b>

# 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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

## Grundlage für die Prüfungsurteile

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

## Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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.

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

# 9 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

## Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Nürnberg, den 8. April 2021

Deloitte GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Friederike Rolshoven  
Wirtschaftsprüferin

Markus Putz  
Wirtschaftsprüfer

# 10 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

## AKTIVITÄTEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat die Maßnahmen des Vorstands während des Geschäftsjahres 2020 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 und ihrer Beteiligungsunternehmen in den Aufsichtsratssitzungen 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.

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

Im Geschäftsjahr 2020 trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen zusammen. Außerdem fanden zwei Sitzungen des Vergabeausschusses und eine gemeinsame Sitzung der Personal- und Präsidialausschüsse der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, der Städtische Werke Nürnberg GmbH und der N-ERGIE Aktiengesellschaft statt.

## BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats ergaben sich insbesondere aufgrund der Kommunalwahlen im Frühjahr 2020 personelle Änderungen auf der Anteilseignerseite. Zum 25. Mai 2020 sind Renate Blumenstetter, Lorenz Gradl, Stephan Grosse-Grollmann, Marcus König, Konrad Schuh und Manfred Weidenfelder (Mitbestimmungsseite) aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

In der Hauptversammlung am 25. Mai 2020 wurden Natalie Keller, Marion Padua, Florian Betz, Mike Bock und Maximilian Müller neu in den Aufsichtsrat gewählt. In ihrem Amt bestätigt wurden Christian Vogel, Yasemin Yilmaz, Nasser Ahmed, Thorsten Brehm, Andreas Krieglstein, Achim Mletzko und Kilian Sendner.

Für die Vertreter\*innen der Mitbestimmungsseite wurden Dieter Leikauf-Götz als Aufsichtsratsmitglied bestätigt und Marco Bär neu in das Gremium gewählt.

In der konstituierenden Sitzung am 25. Mai 2020 wurde Christian Vogel erneut zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Der Aufsichtsrat dankt allen ausgeschiedenen Mitgliedern für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

## JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 und der Lagebericht wurden von der Deloitte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Nürnberg, geprüft. Der Auftrag zur Durchführung der Prüfung wurde in der Hauptversammlung am 25. Mai 2020 beschlossen und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats erteilt. Der Prüfungsbericht wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vorgelegt.

Die Abschlussprüfer\*innen haben bei der Jahresabschlussberatung des Aufsichtsrats am 7. Juni 2021 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 2020 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020 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 Mitarbeiter\*innen der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft für ihren Einsatz und die geleistete Arbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr und spricht hierfür seine Anerkennung aus.

Nürnberg, 7. Juni 2021

**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](mailto:presse@vag.de)

Internet: [www.vag.de](http://www.vag.de)

## **Redaktion Konzernkommunikation**

Barbara Lohss

## **Konzept, Gestaltung, Realisation**

arsmedium Aktiengesellschaft Nürnberg

## **Fotografie**

Phil Hartmann (Titel)

Torsten Hönig (Vorstand)

Stand: Juli 2021