ZAHLEN DATEN FAKTEN

Die VAG hat 2019 viel bewegt.

Josef Hasler
Vorsitzender des Vorstands

Tim Dahlmann-Resing
Vorstand Technik und Marketing

Magdalena Weigel
Vorstand Personal- und Sozialfragen

LIEBE KUNDEN, PARTNER UND FREUNDE DER VAG,

Mobilität clever zu vernetzen, besser zugänglich zu machen und somit eine echte Alternative zum eigenen Pkw zu bieten, ist schon immer unser Ziel gewesen. Im vergangenen Jahr haben wir wichtige Meilensteine gesetzt.

Dass wir eine nachhaltige Verkehrswende brauchen, ist mittlerweile in vielen Köpfen angekommen. Je mehr Menschen umsteigen, das eigene Auto stehen lassen, desto besser. Ein elementarer Baustein, den ÖPNV für unsere Fahrgäste – und für alle, die es noch werden wollen – attraktiver zu machen, ist für uns der Ausbau des Angebots. Dabei werden verkehrsmittelübergreifende, intelligente Lösungen immer wichtiger. Wir entwickeln deshalb eine Mobilitäts-App, die alle digitalen Services bündelt und damit den Zugang zum Nahverkehr erleichtert. Dafür haben wir Fördermittel aus dem Förderprogramm „saubere Luft“ des Bundesverkehrsministeriums bekommen.

Neue und zusätzliche Fahrzeuge ermöglichen es uns, die Stadt bei ihren Maßnahmen für saubere Luft und städtebauliche Entwicklungen zu unterstützen. Nachdem die Politik erkannt hat, dass der ÖPNV der Problemlöser bei den Themen Feinstaub und Klimaschutz sein kann, hat sie zusätzliche Mittel in Höhe von 25 Millionen Euro für die Beschaffung von U-Bahnen und Straßenbahnen zur Verfügung gestellt. Schon bald werden die ersten G1-Züge die U-Bahnen der Linie 1 ersetzen und ab 2022 die ersten neuen zusätzlichen Straßenbahnfahrzeuge unterwegs sein. Zudem wurden uns vom Bund Fördermittel in Höhe von knapp 24 Millionen Euro für weitere 52 E-Busse bewilligt, das Land Bayern hat Fördergelder für sechs weitere E-Busse zugesagt. Die ersten neuen E-Busse sind bereits in Nürnberg angekommen und für unsere Fahrgäste im Einsatz.

Die Zahlen belegen, dass auch die Bevölkerung die Notwendigkeit erkannt hat, eine Verkehrswende herbeizuführen. Die Nürnberger entscheiden sich immer häufiger bewusst für den ÖPNV. Insgesamt waren 2019 rund 152,4 Millionen Fahrgäste auf den Linien der VAG unterwegs – so viele wie nie zuvor! Die Verkehrserlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um drei Prozent auf 158 Millionen Euro. Mit durchschnittlich 230 ÖPNV-Fahrten pro Person und damit zwei Fahrten mehr als im Vorjahr stieg der Anteil der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, erneut an. In Nürnberg hat der ÖPNV in den letzten 20 Jahren um 26 Prozent zugelegt. Nur das Fahrrad hat noch mehr gewonnen. Der Anteil an Pkw-Wegen ist dagegen in diesem Zeitraum um 14 Prozent gesunken.

Um diesen positiven Trend fortzusetzen, ist es notwendig, nun auch den Investitionsstau aufzulösen, um die Infrastruktur nachhaltig zu sichern. Neubauten und Instandhaltungsmaßnahmen stehen an. Dafür brauchen wir einen langen Atem. Selbst wenn ausreichend finanzielle Mittel vorhanden sind, stehen lange Planungs- und Genehmigungsprozesse bevor. Dass Busse und Bahnen nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sondern gerade in schwierigen Zeiten eine wichtige Funktion der Daseinsvorsorge erfüllen, führt uns die Corona-Pandemie deutlich vor Augen.

Was wir 2019 alles in Bewegung gesetzt haben, erfahren Sie im digitalen Geschäftsbericht. Gehen Sie auf Entdeckungsreise!

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

1 AUF EINEN BLICK

		2019	2018	2017	2016	2015
GESAMTUNTERNEHMEN						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	**38**	38	38	38	38
Anlagevermögen	Mio. €	**325**	297	289	284	233
Umlaufvermögen	Mio. €	**213**	193	200	190	193
Investitionen	Mio. €	**50**	34	27	73	18
Umsatzerlöse	Mio. €	**177**	180	169	163	141
Personalaufwendungen	Mio. €	**123**	118	107	96	108
Beschäftigte (Ø-Wert inkl. Azubis)		**1.860**	1.830	1.789	1.801	1.761
Zuschussbedarf	Mio. €	**76**	70	70	59	83
VERKEHRSGEBIET						
Größe[1]	km²	**417**	557	557	557	557
Einwohner[1]	in 1.000	**786**	895	883	883	869
VERKEHRS- UND BETRIEBSLEISTUNGEN						
Fahrgäste[2]	Mio.	**152**	152	152	150	144
Linienlänge[1]	km	**687**	740	746	758	772
Betriebsstreckenlänge[1]	km	**444**	480	478	498	505
Wagen-km[1]	Mio.	**27**	31	31	30	29
Platz-km[1]	Mio.	**4.331**	4.719	4.628	4.514	4.427

		2019	2018	2017	2016	2015
U-BAHN-BETRIEB						
Linienlänge	km	**40**	40	40	39	39
Betriebsstreckenlänge	km	**36**	36	36	36	35
Linien		**3**	3	3	3	3
Haltestellen		**48**	48	48	46	46
Doppeltriebwagen		**100**	100	100	100	100
STRASSENBAHN-BETRIEB						
Linienlänge	km	**40**	40	40	40	37
Betriebsstreckenlänge	km	**35**	35	35	33	33
Linien		**5**	5	5	5	5
Haltestellen		**77**	79	79	79	74
Triebwagen		**48**	48	48	48	48
OMNIBUS-BETRIEB[1]						
Linienlänge	km	**607**	660	665	679	696
Betriebsstreckenlänge	km	**373**	408	407	426	437
Linien		**52**	59	59	59	60
Haltestellen		**727**	898	896	896	890
Omnibusse		**185**	241	237	238	242

[1] Ab 2019 Nürnberg und Nachbarorte, entsprechend des neuen ÖDLA (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag), der am 3.12.2019 in Kraft trat.
[2] Einschließlich U-Bahn Fürth, jedoch ohne Omnibusverkehr Fürth und Erlangen. Ermittelt auf Basis der VGN-Verkehrserhebung 2012 sowie der Fortschreibung der Zählungen.

2 SUMMARY

GENERAL ECONOMIC CONDITIONS

In 2019, the German economy grew for the tenth year in a row, although at a noticeably slower pace. Price-adjusted gross domestic product (GDP) increased by 0.6% (previous year: +1.5 %). The labour market also continued to develop positively. The number of passengers using local public transport rose slightly by 0.3% in 2019. According to initial estimates, 10.4 billion journeys were made by bus and train last year.

OVERVIEW OF THE VAG FINANCIAL YEAR

Based on calculations relying on the average frequency of use of the different types of tickets sold and used in the Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), the total number of journeys made with local public transport in the Nuremberg area and its neighbouring districts, including the Fürth subway, went up to 152,386,000 - this is 0.1 % more than in the previous year.

Overall, the company's financial performance exceeded expectations for fiscal 2019. The reported results from operations in the fiscal year 2019 were -€76,263,000. At €6,558,000 or 9.4% below the results for the previous year, these results are significantly better than planned. The main reason for this improvement lies in the higher income from reversals of provisions and much lower expenditure on third party services. In 2019 VAG had an average of 1,818 employees on its payroll (previous year 1,797) and 42 trainees (previous year 33).

The previous act of entrustment, by which the VAG was commissioned by the City of Nuremberg to provide local public transport, ended ahead of schedule on 2 December 2019. The provision of public passenger transport services was subsequently awarded directly under Regulation 1370/2007 of the European Parliament and Council. Since 3 December 2019, VAG has been entrusted by the City of Nuremberg under a public service contract with the provision of public passenger transport services, including certain journeys across city boundaries, as in the case of the U1 subway to Fürth. VAG's business performance in 2019 reflects both the increased use and significance of public passenger transport services and the impact of the changed award under the public service contract.

OUTLOOK

The importance of public passenger transport services is increasingly recognised, particularly in the debate on a transition to more environmentally-friendly means of transport. This growing importance is seen in particular in expanding funding for vehicles. In contrast, there are bottlenecks in the planning and procurement of vehicles and the extension of routes. It is also becoming increasingly difficult to ensure that there are enough drivers available. For this reason it is essential that an integrated approach is taken to transport policy with the aim of ensuring sustainable public passenger transport services in Nuremberg. It is not yet entirely clear how the award of the public service contract for transport services will impact VAG's future financial situation. There is a risk that business results could deteriorate as a result of the greater scope of services which must now be provided and the change in billing procedures.

Public transport is benefiting from certain recent improvements, including in the public debate on climate protection and sustainable mobility and the related increase in additional funds to stabilise or reduce ticket prices. In early 2020 these improvements were expected to lead to a (further) increase in both customer satisfaction and in the share of public transport in the modal split.

It is not yet clear what the long term impact of the current coronavirus crisis will be on passenger figures, delivery delays and bad debts. A significant fall in passenger demand and fare revenues is anticipated for the fiscal year 2020 and, to a lesser extent, the following year. In the absence of public subsidies this will result in a substantial deterioration in company results.

3 ORGANE DER GESELLSCHAFT

AUFSICHTSRAT

VERTRETER DER ANTEILSEIGNER:

Christian Vogel	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Nasser Ahmed	Stadtrat und Student
Renate Blumenstetter	Stadträtin und Betreuerin
Thorsten Brehm	Stadtrat und Sozialwissenschaftler
Lorenz Gradl	Stadtrat und Bautechniker
Stephan Grosse-Grollmann	Stadtrat und Kulturschaffender
Marcus König	Stadtrat und Bankkaufmann
Andreas Krieglstein	Stadtrat und leitender Angestellter
Achim Mletzko	Stadtrat und Geschäftsführer
Konrad Schuh	Stadtrat und Justizvollzugsbeamter
Kilian Sendner	Stadtrat und Kaufmann i. R.
Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Soziologin

VOM STADTRAT BESTIMMTE ARBEITNEHMERVERTRETER:

Rainer Lehnemann	Betriebsratsmitglied, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 27. Mai 2019)
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer (ab 27. Mai 2019)
Manfred Weidenfelder	Bildungsstättenleiter ver.di

VERTRETER DER ARBEITNEHMER:

Rainer Lehnemann	Betriebsratsmitglied, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (ab 27. Mai 2019)
Udo Budde	Fahrtreppenmonteur (ab 27. Mai 2019)
Andreas Gerstmeier	Omnibusfahrer
Tobias Kern	Industriemechaniker (ab 27. Mai 2019)
Peter Kohler	Fahrausweisprüfer-Fahrer (bis 28. Februar 2019)
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer (bis 27. Mai 2019)
Roland Müller	Omnibusfahrer
Jürgen Rötzer	Betriebsratsvorsitzender
Stefanie Sattler	Schwerbehindertenvertreterin, Vertrauensfrau

3 ORGANE DER GESELLSCHAFT

VORSTAND

Josef Hasler	Vorsitzender des Vorstands und kaufmännischer Vorstand *Ressorts*: Verkauf und Controlling, Wirtschaftsplanung Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg Vorsitzender des Vorstands der N-ERGIE Aktiengesellschaft
Tim Dahlmann-Resing	Mitglied des Vorstands für Technik und Marketing *Ressorts*: Betriebsleiter BO Kraft, Steuerung Betrieb, Fahrweg, Marketing, Planung, Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge
Karl-Heinz Pöverlein (bis 30. Juni 2019)	Mitglied des Vorstands für Personal- und Sozialfragen *Ressort*: Fahrbetrieb und Service Mitglied der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor der N-ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg
Magdalena Weigel (ab 1. Juli 2019)	Mitglied des Vorstands für Personal- und Sozialfragen *Ressort*: 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.

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.

B WIRTSCHAFTSBERICHT

B.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Die deutsche Wirtschaft konnte 2019 das zehnte Jahr in Folge ein Wachstum verzeichnen, obwohl sich die konjunkturelle Dynamik merklich verlangsamte. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt nahm um 0,6 % zu (2018: +1,5 %). Während die Industrie von einem schwächeren Welthandel beeinträchtigt wurde, der im Wesentlichen durch die Automobilindustrie sowie den Maschinenbau geprägt war, blieben die privaten Konsumausgaben verlässliche Stützen der Binnenkonjunktur. Letzteres war nicht zuletzt auf den hohen Beschäftigungsstand sowie die merklich gestiegenen Einkommen zurückzuführen. Das Baugewerbe befindet sich weiter in einer Hochkonjunktur und sendete zusätzlich positive Impulse.

Arbeitsmarkt

Der Arbeitsmarkt in Deutschland entwickelte sich auch im Jahr 2019 positiv. Bundesweit sank die Arbeitslosenquote von 5,2 % auf 5,0 %. Im Stadtgebiet Nürnberg reduzierte sich der Wert zum 31. Dezember 2019 auf 4,9 % (Vorjahr 5,1 %).

Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind im Jahr 2019 erneut gestiegen. Nach ersten Hochrechnungen nutzten im vergangenen Jahr 10,4 Milliarden Kunden Busse und Bahnen. Der Fahrgastzuwachs entspricht 0,3 % und ist damit deutlich niedriger als im Vorjahr. Die Ticketeinnahmen der ÖPNV-Unternehmen stiegen nach ersten Einschätzungen im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf insgesamt 13,3 Milliarden Euro an.

4 LAGEBERICHT

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Der bisherige Betrauungsakt, mit dem die VAG mit der Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Nürnberg beauftragt wurde, endete vorzeitig am 2. Dezember 2019. Dies hatte zur Folge, dass die Stadt Nürnberg für die Erbringung des ÖPNV im Rahmen der VO 1370/2007 der Europäischen Kommission die Betrauung neu vergeben musste, was im Rahmen einer Direktvergabe vollzogen wurde. Die VAG ist seit dem 3. Dezember 2019 durch die Stadt Nürnberg auf Grundlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) mit dem ÖPNV in Nürnberg, einschließlich einiger stadtgrenzüberschreitender Linien, betraut worden. Der ÖDLA hat eine Laufzeit von 22,5 Jahren und regelt alle nach der EU-Verordnung vorgegebenen Bereiche, unter anderem die:

- Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- Trennungsrechnung
- Anreizsysteme für Qualitätsstandards und eine wirtschaftliche Geschäftsführung
- Vermeidung einer Überkompensation
- Behandlung von Drittgeschäften
- Aufgabenverteilung zwischen Stadt Nürnberg und VAG, insbesondere bezüglich der Infrastruktur

Für die Nachbarortsverkehre wurden Aufgabenübertragungen im Rahmen von Zweckvereinbarungen mit den Nachbarkommunen und der Stadt Nürnberg abgeschlossen. Eine direkte Erbringung von Verkehrsleistungen der VAG gegenüber einer Nachbarkommune findet damit nicht mehr statt.

Daneben wurden das bestehende, sehr umfangreiche Vertragswerk und dessen Rahmenbedingungen zwischen der Stadt Nürnberg und der VAG neu ausgerichtet. Der Ausgleich des durch den Verkehrsbetrieb entstehenden Verlustes wird, wie bisher, über die Verlustübernahme der StWN sichergestellt.

B.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Der Geschäftsverlauf 2019 der VAG spiegelt zum einen die zunehmende Nutzung und Bedeutung des ÖPNV, aber auch die Auswirkungen der Umstellung der Vergabe im Rahmen des ÖDLA wider.

Markt und Kunde

Die VAG führt kontinuierliche Marktanalysen zum Mobilitätsverhalten der Nürnberger Bevölkerung inklusive einer Erhebung der Einschätzungen und Einstellungen zum ÖPNV durch. Mit durchschnittlich 230 ÖPNV-Fahrten pro Person und damit zwei Fahrten mehr als 2018 war erneut ein Anstieg der ÖPNV-Nutzung festzustellen. Der ÖPNV-Anteil erreichte mit 23,1 % den bislang höchsten gemessenen Wert. Gleichzeitig lag der Pkw-Anteil mit 29,6 % auf dem bislang niedrigsten Niveau. Der Zufriedenheitsindex (Saldo aus Anteil zufriedener und unzufriedener Kunden) mit dem Nürnberger ÖPNV stellt einen Mittelwert aus 34 spezifisch erhobenen Leistungsmerkmalen wie Sauberkeit, Pünktlichkeit oder Fahrtzeit dar und lag drei Punkte höher als im Vorjahr bei +56. Deutlich überdurchschnittlich wurden die Kategorien Service, Komfort und Fahrtzeit/Zuverlässigkeit bewertet.

Die auf Basis der Nutzungshäufigkeit der verkauften Fahrausweisarten im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ermittelte Gesamtzahl der Fahrgäste (Nürnberg mit Nachbarorten und U-Bahn Fürth) stieg geringfügig um 0,1 % von 152.165 Tsd. auf 152.386 Tsd. Personen. Die Fahrgäste verteilten sich auf Regeltarif (134.132 Tsd.), Schwerbehindertenbeförderung (10.671 Tsd.) und Sonstige (7.583 Tsd.).

Zum 1. Januar 2019 wurden die Preise im VGN angepasst. Grundlage war der im VGN jährlich berechnete ÖPNV-spezifische Warenkorbindex, der für 2019 eine durchschnittliche preisbedingte Kostensteigerung von 2,57 % prognostizierte. Dieser Index wurde durch die Aussetzung der Preiserhöhung bei 4er-Tickets und TagesTickets Plus in den Tarifstufen A und B nicht voll ausgeschöpft. Inklusive eines Zuschlags von 0,5 % zur Abschmelzung der Kosten früherer Verbundraumerweiterungen ergab sich eine VGN-weite Fahrpreiserhöhung von durchschnittlich 2,69 %. Der Geltungsbereich von Fahrscheinen der Tarifstufen A, B und K (bislang Nürnberg-Fürth-Stein) wurde um Teile des Landkreises Fürth (Oberasbach, Zirndorf) erweitert.

Die Verkaufsentwicklung zeigte sich insgesamt stabil. Die Wirkungen aus den zum 1. Januar 2016 umgesetzten Maßnahmen aus dem Tarifprojekt der Stadt Nürnberg im Tarifgebiet Nürnberg-Fürth-Stein haben sich zwischenzeitlich konsolidiert. Verkaufszuwächse wurden insbesondere bei den JahresAbos (inklusive FirmenAbo) erzielt, während der Bereich Ausbildungswertmarken und sonstige Zeitkarten stagnierte bzw. leicht rückläufig war.

4 LAGEBERICHT

In Summe betreut die VAG seit diesem Jahr mehr als 100.000 Abokunden. Zwei Drittel der Neubestellungen erfolgen inzwischen online. Im Rahmen einer einjährigen Umstellungsphase wurden alle Privatkunden im Abonnement auf die seit 2018 ausgegebene Chipkarte als Trägermedium für das im Verbund eingeführte eTicket umgestellt und der Migrationsprozess damit erfolgreich abgeschlossen.

Die Chipkarte kann gleichzeitig zum Ausleihen eines Fahrrads im Vermietsystem „VAG_Rad“ genutzt werden. Dieses wurde im Juni 2019 neu in Betrieb genommen. Im Stadtgebiet Nürnberg stehen seitdem bis zu 500 Fahrräder zum Ausleihen bereit, die das Angebot der VAG über den klassischen ÖPNV hinaus erweitern und mit einer Verfügbarkeit von 24 Stunden pro Tag unter anderem die zeitliche Angebotslücke in der Nacht schließen sollen. Im Jahr 2019 zählte das „VAG_Rad“ 129.000 Ausleihen.

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Der Regelbetrieb konnte im Jahr 2019 ohne erhebliche Zwischenfälle erfolgreich abgewickelt werden. Insgesamt wurde eine Verkehrsleistung von 20,756 Millionen Kilometern erbracht. Auf die U-Bahn entfielen davon 5,724 Millionen Kilometer, auf die Straßenbahn 2,909 Millionen Kilometer und auf den Busverkehr 12,123 Millionen Kilometer.

Die ersten sechs U-Bahn-Fahrzeuge des neuen Typs G1 (aus der Basisbeschaffung) wurden 2019 an die VAG geliefert und befinden sich im Probebetrieb. Durch den Hersteller werden die Fahrzeuge auf die Gegebenheiten der lokalen Streckeninfrastruktur abgestimmt. Weitere Tests bis zur Abnahme durch die technische Aufsichtsbehörde sowie der Einsatz im Fahrgastbetrieb und die Aktivierung im Anlagevermögen sind für die erste Jahreshälfte 2020 vorgesehen.

Insgesamt elf Straßenbahnfahrzeuge des Typs GT6N wurden bis 2019 modernisiert. Um weiterhin ihrer Verantwortung im Bereich Umweltschutz gerecht zu werden, investierte die VAG im Jahr 2019 zudem in die Beschaffung neuer Elektrobusse. Diese Busse werden im Jahresverlauf 2020 in Betrieb gehen.

Im Rahmen des Projekts „Digitalisierung im Fahrdienst“ wurden nahezu alle Fahrdienstmitarbeiter mit Tablets ausgestattet. Hierdurch soll die Kommunikation mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Fahrdienst vereinfacht und deren Beratungskompetenz verbessert werden. Durch den direkten Zugriff auf aktuelle Informationen werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Lage versetzt, den Kundenservice vor Ort optimal umzusetzen. Bis Ende 2020 sollen weitere Anwendungen, wie z. B. ein Lernmanagementsystem, entwickelt und implementiert werden. Die in 2019 begonnene Ausgabe der Endgeräte inklusive entsprechender Schulungsmaßnamen soll bis April 2020 abgeschlossen werden.

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 der VAG konnte der gesamte Bedarf als Bioerdgas beschafft werden, womit die entsprechende Betriebsleistung CO_2-neutral erbracht wurde.

Die Busflotte der VAG entspricht nahezu vollständig den Abgasnormen Euro 5-/EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) bzw. Euro 6. Einige Dieselbusse der Abgasnorm Euro 5-/EEV wurden mit Stickoxid-Minderungssystemen nachgerüstet, die diese Busse auf das Abgasniveau der Euro 6 Abgasnorm senken. Zudem wird bereits ein Elektrobus eingesetzt, der lokal vollständig emissionsfrei ist.

Ihrem Anspruch, Fahrgästen eine umweltschonende Alternative zum Pkw zu bieten, wird die VAG damit weiterhin gerecht. Der entstehende CO_2-Ausstoß pro Person und Kilometer liegt bei VAG-Fahrzeugen deutlich unter dem entsprechenden Pkw-Wert. Mit dem komplett CO_2-frei gewonnenen Ökostrom aus Wasserkraft ist die CO_2-Bilanz bei der U-Bahn und der Straßenbahn weiterhin neutral.

B.4 PERSONAL

Im Jahr 2019 beschäftigte die VAG im Durchschnitt 1.818 Mitarbeiter (Vorjahr 1.797) und 42 zur Berufsausbildung Beschäftigte (Vorjahr 33).

Aufgrund der Direktvergabe der Verkehrsleistungen in den Städten Nürnberg, Fürth und Erlangen ab 3. Dezember 2019 wechselten 18 bislang in Fürth beschäftigte Mitarbeiter zur infra fürth verkehr gmbh, Fürth, und 35 bislang in Erlangen beschäftigte Fahrer zur Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH, Erlangen. Um die rechtlichen Voraussetzungen für die Direktvergabe der Verkehrsleistungen in den nächsten Jahren zu schaffen, war es notwendig geworden, dass die jeweiligen Städte Verkehrsleistungen grundsätzlich nur auf ihren jeweiligen Territorien erbringen.

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 Status quo. 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 im Geschäftsjahr 2019 besser als erwartet.

Ertragslage	2019	2018	Veränderung*	
	T€	T€	T€	%
Umsatzerlöse	**176.506**	179.865	– 3.359	– 1,9
Sonstige Erträge	**9.739**	11.398	– 1.659	– 14,6
Materialaufwand	**– 66.170**	– 72.351	+ 6.181	+ 8,5
Personalaufwand	**– 122.806**	– 118.117	– 4.689	– 4,0
Abschreibungen	**– 21.098**	– 22.412	+ 1.314	+ 5,9
Sonstige Aufwendungen	**– 42.830**	– 37.801	– 5.029	– 13,3
Finanzergebnis	**– 9.604**	– 10.287	+ 683	– 6,6
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	**– 76.263**	– 69.705	– 6.558	9,4

* Ergebnisverschlechterung (–), Ergebnisverbesserung (+)

Das **Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EGT)** des Geschäftsjahres 2019 liegt bei -76.263 T€ und damit 6.558 T€ bzw. 9,4 % unter dem Vorjahreswert, aber deutlich besser als geplant. Nachfolgend werden die wesentlichen Einflüsse auf das Ergebnis dargestellt.

Die Umsatzerlöse entwickeln sich wie folgt:

	2019	2018
	T€	T€
Verkehrserlöse	**158.111**	153.462
Sonstige Umsatzerlöse	**18.395**	26.403
	176.506	179.865

Im Berichtsjahr reduzieren sich die **Umsatzerlöse** insgesamt um 3.359 T€ bzw. 1,9 % auf 176.506 T€.

Die **Verkehrserlöse** steigen in Folge der Tariferhöhung zum 1. Januar 2019 an. Zusätzlich wirkt sich der Fahrgastzuwachs von +0,1 % im Vergleich zum Vorjahr positiv aus. Die öffentlichen Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderung sowie für den Schülerverkehr nehmen dabei um 5,4 % bzw. um 11,4 % ab. Weiterhin reduzieren sich insbesondere die sonstigen Umsatzerlöse um 8.008 T€ infolge des neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags – und hier vor allem durch den Wegfall von Verkehrsleistungen bei den Nachbarkommunen.

Die **sonstigen Erträge** verringern sich gegenüber dem Vorjahr um 1.659 T€, insbesondere durch geringere Erträge aus der Rückstellungsauflösung.

Der **Materialaufwand** hat sich im Jahresvergleich um 6.181 T€ bzw. 8,5 % auf 66.170 T€ reduziert. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus geringeren bezogenen Leistungen, korrespondierend zu den Umsatzerlösen und insbesondere durch den Wegfall von Fremdverkehrsleistungen bei den Nachbarkommunen (+2.929 T€). Weiterhin sind im Vergleich zum Vorjahr weniger Fremdaufträge durchgeführt worden.

Der **Personalaufwand** erhöht sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,0 %. Darin enthalten ist die Tariferhöhung zum 1. Juli 2019 um 3,3 %. Daneben steigen die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung hauptsächlich aufgrund der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen um insgesamt 2.278 T€.

Die **Abschreibungen** liegen um 1.314 T€ (5,9 %) infolge nachträglich gewährter Zuschüsse unter dem Vorjahreswert.

Die s**onstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhen sich im Berichtsjahr um 5.029 T€. Dies ist hauptsächlich auf die Zuführung der Rückstellung für Verbundeinnahmen sowie auf höhere IT-Aufwendungen zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr fällt das negative **EGT** um 11,7 % besser aus als das geplante Ergebnis. Hauptgrund für diese Ergebnisverbesserung sind die höheren Erträge aus den Auflösungen von Rückstellungen sowie deutlich geringere Fremdleistungen.

Das **negative Jahresergebnis** und somit der Zuschussbedarf erhöht sich im Vergleich zum Vorjahr um 6.559 T€ auf 76.401 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:

	2019
	T€
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	– 45.283
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	– 82.105
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	122.396
Veränderung des Finanzmittelfonds	– 4.992
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	– 1.171
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	– 6.163
davon kurzfristige Kreditaufnahmen	*– 10.753*

Im negativen **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** wirkt sich vor allem das negative Periodenergebnis aus. Der negative **Cashflow aus der Investitionstätigkeit** ist insbesondere von den Anzahlungen für die U-Bahn-Beschaffung sowie den kurzfristigen Finanzmittelanlagen im Rahmen des Cash-Pools geprägt. Im **Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit** sind im Wesentlichen der Verlustausgleich 2018 der StWN, die Vereinnahmung von Zuschüssen sowie die Aufnahme eines Darlehens zur Finanzierung der geleisteten Anzahlungen für die U-Bahn-Beschaffung und die planmäßige Tilgung der Darlehensverbindlichkeiten enthalten.

Der negative **Finanzmittelfonds** in Höhe von 6.163 T€ (Vorjahr negativ 1.171 T€) besteht aus den flüssigen Mitteln in Höhe von 4.590 T€ (Vorjahr 7.390 T€) abzüglich der kurzfristigen Kredite für die U-Bahn-Beschaffung in Höhe von 10.753 T€ (Vorjahr 8.561 T€). Die Inanspruchnahme der kurzfristigen Kreditlinien dient der Zinsoptimierung. Für diese Linien sind bereits größernteils Anschlussfinanzierungen für die Laufzeit der Investitionen abgeschlossen.

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 110.438 T€.

4 LAGEBERICHT

Vermögenslage

Die Vermögens- und Kapitalstruktur zeigt folgende Entwicklung:

	31.12.2019		31.12.2018	
	T€	%	T€	%
VERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	**2.628**	0,5	3.088	0,6
Sachanlagen	**310.264**	57,6	281.332	57,4
Finanzanlagen	**12.221**	2,3	12.274	2,6
Umlaufvermögen langfristig (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten)	**2.572**	0,5	3.117	0,6
Umlaufvermögen kurzfristig (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten)	**210.554**	39,1	190.059	38,8
	538.239	100,0	489.870	100,0
KAPITAL				
Eigenkapital	**89.860**	16,7	89.860	18,3
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	**371.367**	69,0	330.125	67,4
Kurzfristiges Fremdkapital	**77.012**	14,3	69.885	14,3
	538.239	100,0	489.870	100,0

Die **Bilanzsumme** zum 31. Dezember 2019 erhöht sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 48.369 T€ bzw. 9,9 % auf 538.239 T€. Auf der Aktivseite erhöht sich insbesondere das Sachanlagevermögen. Weiterhin nehmen die Forderungen gegen verbundene Unternehmen infolge der höheren Verlustübernahme zu. Auf der Passivseite steigen die Rückstellungen für Pensionen und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der höheren Investitionen.

Das **Anlagevermögen** ist zu 27,6 % (Vorjahr 30,3 %) durch Eigenkapital bzw. vollständig durch mittel- und langfristig zur Verfügung stehende Mittel gedeckt.

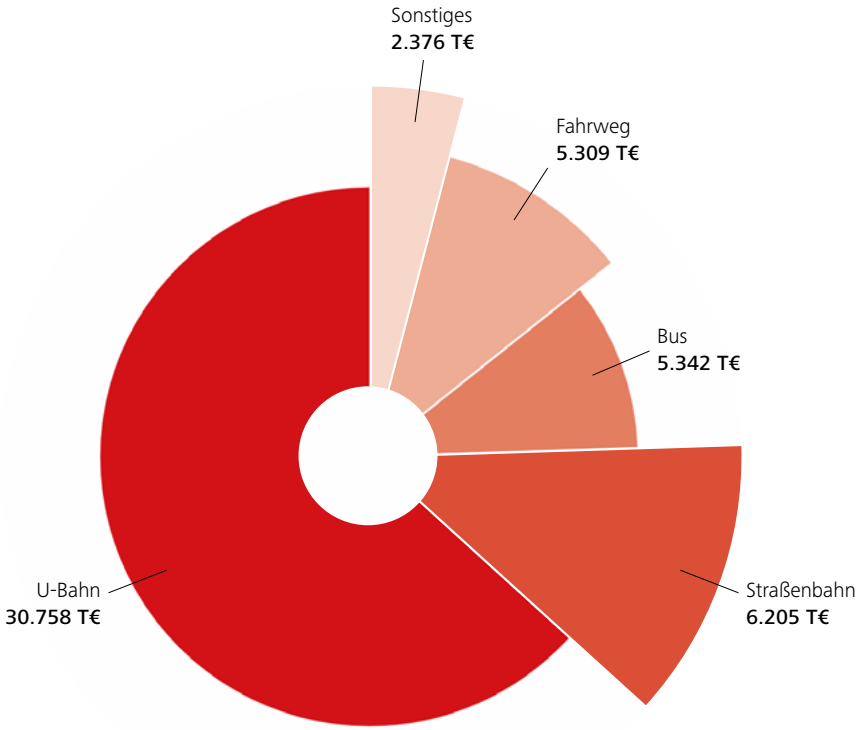
Am Ende des Geschäftsjahres beträgt die Eigenkapitalquote 16,7 % (Vorjahr 18,3 %).

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 49.990 T€.



Die Investitionen 2019 entfallen im Wesentlichen auf die Geschäftsbereiche U-Bahn, Bus und Straßenbahn. Sie betreffen vor allem Anzahlungen für 21 U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 und 7 U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 mit Option 2. Weiterhin investiert die VAG in umweltschonende Busse und zusätzlich in 12 neue Straßenbahnfahrzeuge.

Insgesamt erhielt die VAG im Jahr 2019 Zuschüsse in Höhe von 22.719 T€ nach dem BayGVFG, 370 T€ vom Freistaat Bayern (Reg.BayernWLAN), 190 T€ von der Firma Siemens und 94 T€ vom BMVI. Die Investitionszuschüsse werden von den Investitionen abgesetzt.

4 LAGEBERICHT

C PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

C.1 PROGNOSEBERICHT

Markt und Kunde

Die durchschnittliche preisbedingte Kostensteigerung aller Verbundunternehmen von 2019 auf 2020 wurde durch einen ÖPNV-spezifischen Warenkorb mit 2,58 % beziffert. Einschließlich eines im VGN vereinbarten Zuschlags von 0,2 % zur Abschmelzung der Kosten früherer Verbundraumerweiterungen wäre auf Basis der Atzelsberger Beschlüsse eine verbundweite Tarifanpassung zum 1. Januar 2020 in Höhe von 2,78 % notwendig geworden, welche aber ausgesetzt wurde. Die rechnerischen Mindereinnahmen, die im Jahr 2020 entstehen und den Verkehrsunternehmen im VGN auch in den Folgejahren dauerhaft fehlen, werden von der öffentlichen Hand vollständig ausgeglichen. Die Ausgleichsleistung wurde bis 2024 garantiert.

Die Aussetzung der Tariferhöhung ist Bestandteil des VGN Innovationspakets, in dem innovative Maßnahmen im tariflichen sowie vertrieblichen Bereich zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, zur Vereinfachung des Zugangs zu Bussen und Bahnen sowie zur Entlastung der Bürger(innen) vereinbart wurden. Entstehende Mindereinnahmen aus den weiteren im Paket enthaltenen Maßnahmen sowie deren Investitions- und Betriebskosten werden für die Jahre 2020 bis 2024 vom Freistaat Bayern und den Aufgabenträgern des VGN getragen.

Für das Schuljahr 2020/2021 ist die Einführung eines verbundweit gültigen 365 Euro Tickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler geplant. Hier werden die entstehenden Fahrgeldmindereinnahmen der Verkehrsunternehmen durch die öffentliche Hand vollständig ausgeglichen.

Aufgrund der sich zuletzt positiv entwickelnden Rahmenbedingungen, unter anderem der öffentlichen Diskussion um Klimaschutz und nachhaltige Mobilität zu Gunsten des ÖPNV, der damit zuletzt verbundenen Erhöhung der zusätzlichen Mittel zur Stabilisierung bzw. der Absenkung der Fahrpreise wird eine (weitere) Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sowie der Kundenzufriedenheitswerte angestrebt. Wie sich die aktuell durch den Coronavirus ausgelöste Krise auf Fahrgastzahlen, Lieferverschiebungen und Forderungsausfälle auswirken wird, ist derzeit nicht absehbar.

Im Oktober 2019 wurde der Aufbau einer Mobilitätsplattform mit Smartphone-basiertem Zugang beauftragt. Die Produktivsetzung einer ersten Umsetzungsstufe ist Mitte 2020 geplant, weitere Ausbaustufen sollen bis zum Ende des Jahres 2021 folgen. Damit wird die Verknüpfung des ÖPNVs mit weiteren Mobilitätsdiensten, wie dem VAG-eigenen System zur Vermietung des „VAG_Rad“ sowie externen Mobilitätsanbietern (perspektivisch z. B. Carsharing), vorangetrieben. Ziel ist, eine integrierte Mobilitätsdienstleistung durch einen übergreifenden Zugang zum Ticketing (single sign on) zu schaffen. Die Qualität der Fahrgastinformation (intermodale Auskunft, Störungsinformationen in Echtzeit) wird damit weiter erhöht. Gleichzeitig werden Zugangsbarrieren zum System (Tarif, Ticketkauf) weiter abgebaut.

4 LAGEBERICHT

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb
Vor dem Hintergrund der derzeitigen Rahmenbedingungen ist in den nächsten Jahren von weiter steigenden Fahrgastzahlen auszugehen. Diese führen zu einem erhöhten Bedarf von Fahrzeugen. Daher wird die VAG weiterhin in den Ausbau ihres Fahrzeugparks investieren.

Zur Erhöhung des Fahrzeugbestands wurde eine weitere Option über die nächsten sieben U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 bei der Firma Siemens beauftragt. Bis Ende 2022 werden alle 34 beauftragten U-Bahn-Fahrzeuge an die VAG ausgeliefert sein.

Seit Januar 2020 wird das erste Straßenbahn-Serienfahrzeug der Baureihe GT8N beim Auftragnehmer in Leipzig umgebaut. Die Modernisierung der insgesamt 40 Straßenbahnfahrzeuge kann voraussichtlich bis 2022 abgeschlossen werden.

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

Gleichzeitig wurde auch die Erweiterung des Betriebshofes Heinrich-Alfes-Straße eingeleitet, um die zusätzlichen Fahrzeuge unterstellen zu können.

Im Rahmen eines Förderprojekts des Bundesministeriums für Umwelt erhält die VAG Fördermittel in Höhe von rund 23.800 T€ für die Beschaffung von 52 Elektrobussen sowie der zugehörigen intelligenten Ladeinfrastruktur samt der notwendigen Erweiterungen für den Netzanschluss. Damit wird die VAG bis Ende 2022 rund ein Drittel ihrer Busflotte auf lokal emissionsfreie Elektrobusse umstellen können.

Zur Abstellung und Ladung der ersten Elektrobusse investiert die VAG in 2020/2021 in den Neubau eines eBus-Ports auf einer noch verfügbaren Fläche auf dem Betriebsgelände in Nürnberg-Schweinau. Dafür wurden über das Gesetz der Finanzhilfe des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) Fördermittel des Freistaats Bayern beantragt.

Weiterhin wird das Vermietungssystem „VAG_Rad“ 2020 weiter ausgebaut. Entsprechende Vereinbarungen mit der Betreiberfirma über den Ausbau des Bestands auf 1.500 Fahrräder sowie die Ausweitung der Flexzone zur stationsungebundenen Ausleihe bzw. Rückgabe wurden bereits getroffen.

C.2 RISIKOMANAGEMENT SOWIE CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Ziel des Risikomanagementsystems im VAG Konzern ist es, frühzeitig Abweichungen vom geplanten Ergebnis sowie bestandsgefährdende Risiken zu erkennen, um rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Die Anweisung „Kaufmännische Steuerung des VAG Konzerns“ regelt den Umgang mit externen und internen Risiken und damit auch mit liquiditätswirksamen Chancen und Risiken.

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 VAG unterliegt mit ihren unternehmerischen Aktivitäten allgemeinen und branchenspezifischen Risiken und Chancen, die grundsätzlich gegeneinander abgewogen werden müssen. 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 Sicherstellung, Ausgestaltung und Optimierung des konzernweit gültigen Risikomanagementsystems erfolgt durch das Zentrale Risikomanagement, das dem Bereich Controlling der N-ERGIE Aktiengesellschaft zugeordnet ist. Zusätzlich ist die Funktion eines Risikobeauftragten installiert, der das Risikomanagementsystem prozessunabhängig überwacht und über ein direktes Berichtsrecht an den Vorstand verfügt.

4 LAGEBERICHT

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 Risikopotential dar, wobei sich ein politisches Umdenken abzeichnet. So verständigten sich Bund und Länder bereits auf das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“, wonach Fördergelder für die Elektrifizierung des Verkehrs, Nachrüstung von Dieselbussen und zur Digitalisierung zur Verfügung stehen. Zudem hat das Bundeskabinett die Erhöhung des Gesetzes der Finanzhilfe des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) beschlossen, um dringende Investitionen in den Neu- und Ausbau des Nahverkehrs zu ermöglichen. Das Risiko im Rahmen der Betrauung durch die Stadt Nürnberg und der damit verbundenen Direktvergabe der Verkehrsleistungen hat sich aufgrund des mittlerweile annähernd abgeschlossenen Prozesses reduziert. Einzelne Teilaspekte befinden sich noch in Klärung, weshalb eine Belastung der Ergebnissituation zum aktuellen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden kann. Risiken ergeben sich zudem aus der Mitbenutzung der kommunalen Verkehrswege, für das Verkehrsangebot und den Betriebsablauf.

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. Im Zuge der Klimaschutz-Debatten ist der Nahverkehr in den Fokus der politischen Entscheidungsträger gerückt. Die Verkehrsunternehmen stehen vor der großen Herausforderung, durch günstigere Fahrpreise den Individualverkehr in den Städten zu reduzieren und dabei noch die gestiegenen Ansprüche an Angebot, Kapazitäten und Qualität des ÖPNV zu befriedigen. So wurde im VGN ein tarifliches Innovationspaket zur Steigerung der Attraktivität entwickelt. Die daraus resultierenden rechnerischen Mindereinnahmen werden in den nächsten fünf Jahren durch die Bayerische Staatsregierung und die Gebietskörperschaften im VGN ausgeglichen. Diesem ersten Schritt, der im Wesentlichen durch den Einsatz moderner Medien wie den Onlineservices realisiert werden kann, werden in den nächsten Jahren weitere Schritte folgen müssen, die sicherlich Auswirkungen auf die Erlössituation der Verkehrsunternehmen haben.

Daneben bestehen weiterhin Risiken aus der zu einem späteren Zeitpunkt stattfindenden Endabrechnung der zunächst nur vorläufig durch den VGN zugeschiedenen Verkehrserlöse, die nicht nur im Abrechnungsjahr wirken, sondern auch Einfluss auf die Ergebnisse der Folgejahre sowie den aktuellen Einnahmenaufteilungsschlüssel des VGN haben.

Der zunehmende Fahrermangel bei privaten Busunternehmen wirkt sich auch negativ auf die VAG aus, da diese Unternehmen einen Teil der Busleistungen in Nürnberg erbringen. Damit erhöht sich das Risiko, dass die vorgesehene Anmietleistung nicht im vollen Umfang erbracht werden kann. In intensiven Dialogen mit Vertretern der privaten Busunternehmen wurde ein Maßnahmenbündel konzipiert, das unter anderem preisliche Zugeständnisse und reduzierte Qualitätsanforderungen an das private Fahrpersonal beinhaltet. Zudem wird perspektivisch angestrebt, Teile der bisherigen Anmietleistung wieder selbst zu übernehmen, um das Risiko von Fahrtausfällen zu reduzieren. Dies setzt voraus, dass es der VAG gelingt, ausreichend neue Fahrer zu akquirieren.

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.

Darüber hinaus wurde 2019 für die betriebsnotwendigen IT-Systeme ein Informationssicherheitsmanagementsystem gemäß BSI-Kritisverordnung aufgebaut.

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.

4 LAGEBERICHT

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Die anhaltende Niedrigzinsphase am Kapitalmarkt birgt weiterhin ein hohes Risikopotenzial, nicht zuletzt aufgrund des weiter steigenden finanziellen Drucks auf die Versorgungs-systeme der Unternehmen in Deutschland. Andererseits können die aktuell niedrigen Marktzinsen als Chance genutzt werden, die hohen Investitionskosten der kommenden Jahre und den damit verbundenen Zinsaufwand aus der Kreditaufnahme zu reduzieren.

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

Gesamtprognose und Ausblick 2020

Der ÖPNV gewinnt vor allem in der Diskussion um die Verkehrswende immer mehr an Bedeutung, was sich insbesondere an der Ausweitung der Fördermöglichkeiten für Fahrzeuge erkennen lässt. Dementgegen stehen aber Engpässe bei der Planung und Beschaffung von Fahrzeugen oder dem Ausbau von Strecken. Auch die Ausstattung mit Fahrpersonal wird immer mehr zum Engpass. Daher sind gesamtheitliche Lösungen der Verkehrspolitik erforderlich, um einen zukunftsfähigen ÖPNV in Nürnberg und im Gebiet des VGN zu gewährleisten. Wie sich die Vergabe des Verkehrsbetriebs im Rahmen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags auf die wirtschaftliche Situation der VAG im Detail auswirken wird, ist abschließend noch nicht abschätzbar, allerdings ist mit einem Anstieg der Verluste durch die umfangreicheren Dienstleistungen und geänderte Abrechnungsmethoden zu rechnen. Nicht zuletzt die moderaten Tarifanpassungen und mögliche Vergünstigungen bei Ticketpreisen werden die Ertragslage beeinflussen.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wird im Geschäftsjahr 2020 mit einem negativen EGT in Höhe von 104.887 T€ gerechnet. Die Verschlechterung im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019 ist vor allem auf höhere Personalaufwendungen, Materialaufwendungen und höhere Abschreibungen zurückzuführen. Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2020 Investitionen in Höhe von 144.372 T€. Die VAG rechnet für 2020 mit rund 36.220 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 27.015 T€ geplant. Die Neubeschaffung der U-Bahn-Fahrzeuge wird im Wesentlichen durch Fremdfinanzierung erfolgen.

Nürnberg, 13. März 2020

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Josef Hasler **Tim Dahlmann-Resing** **Magdalena Weigel**

5 BILANZ

Aktivseite	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
	TZ	T€	T€
A. ANLAGEVERMÖGEN	C.1		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		**2.628**	3.088
II. Sachanlagen		**310.264**	281.332
III. Finanzanlagen		**12.221**	12.274
		325.113	296.694
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		***21.144***	17.467
2. Unfertige Leistungen		***808***	781
		21.952	18.248
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	C.2		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		***27.122***	22.445
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		***156.910***	141.039
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		***806***	814
4. Sonstige Vermögensgegenstände		***1.610***	3.118
		186.448	167.416
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		**4.590**	7.390
		212.990	193.054
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		**136**	122
		538.239	489.870

Passivseite	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
	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		**246.084**	239.987
2. Steuerrückstellungen		**0**	6
3. Sonstige Rückstellungen		**27.538**	24.828
		273.622	264.821
C. VERBINDLICHKEITEN	C.5		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		**141.694**	107.594
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		**12.632**	9.011
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		**5.051**	5.412
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		415	421
5. Sonstige Verbindlichkeiten		**11.515**	9.443
		171.307	131.881
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		**3.450**	3.308
		538.239	489.870

6 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	Anhang	2019	2018
	TZ	T€	T€
1. Umsatzerlöse	D.1	176.506	179.865
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		27	251
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		1.667	1.290
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2	8.045	9.857
		186.245	191.263
5. Materialaufwand	D.3	– 66.170	– 72.351
6. Personalaufwand	D.4	– 122.806	– 118.117
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		– 21.098	– 22.412
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		– 42.830	– 37.801
9. Finanzergebnis	D.5	– 9.604	– 10.287
10. Ergebnis der Geschäftstätigkeit		– 76.263	– 69.705
11. Ergebnis nach Steuern		– 76.263	– 69.705
12. Sonstige Steuern		– 138	– 137
13. Erträge aus Verlustübernahme		76.401	69.842
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. Besonderheiten des öffentlichen Personennahverkehrs 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. Im Vergleich zum Vorjahr wurden die Posten Konzessionsabgabe und sonstiger betrieblicher Aufwand zusammengefasst.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die Gewinn- und Verlustrechnung um die Position „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	13 – 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. Bei den Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen sind in angemessenem Umfang Gemeinkosten berücksichtigt (aktivierte Eigenleistungen). 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 den Herstellungskosten unter Einbeziehung angemessener Gemeinkosten bewertet.

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 2,71 % (Vorjahr 3,21 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Laufzeit von 15 Jahren entspricht. Zudem wird ein Gehaltstrend von 2,1 % (Vorjahr 2,5 %) und eine Fluktuationsrate von 2,0 %, wie im Vorjahr, berücksichtigt. 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 Verpflichtungen sowie drohenden Verluste und sind mit dem nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag bilanziert. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen, Verpflichtungen aus Altersteilzeit sowie Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren, einem Rechnungszinsfuß von 1,97 % (Vorjahr 2,32 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen sieben Geschäftsjahre entspricht, und einem Gehaltstrend von 2,0 % (Vorjahr Jubiläumsverpflichtungen 2,5 % sowie Altersteilzeitverpflichtungen 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 2019 beträgt insgesamt 19.085 T€ und liegt somit 8.054 T€ über dem Buchwert. Im Geschäftsjahr wurden 311 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 76.401 T€ (Vorjahr 69.842 T€) und um sonstige Forderungen in Höhe von 80.138 T€ (Vorjahr 70.804 T€). Daneben sind sonstige Forderungen gegen verbundene Unternehmen von 363 T€ (Vorjahr 350 T€) sowie aus Lieferungen und Leistungen von 8 T€ (Vorjahr 43 T€) enthalten.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 806 T€ (Vorjahr 814 T€).

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 2.547 T€ (Vorjahr 3.085 T€) und sonstige Vermögensgegenstände von 24 T€ (Vorjahr 32 T€) haben eine Laufzeit von mehr als 1 Jahr. Alle übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr innerhalb eines Jahres fällig.

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.

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, ungewisse Verbindlichkeiten aus dem Personalbereich, unter anderem Altersteilzeitverpflichtungen und Gleitzeitguthaben sowie Ausbauverpflichtungen im öffentlichen Straßenbereich.

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 23.862 T€.

7 ANHANG

C.5 VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten ausschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr 5.389 T€). Im Vorjahr waren noch sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 23 T€ enthalten.
Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten nur Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Vorjahr 412 T€). Im Vorjahr waren noch sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 9 T€ enthalten.

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

		davon mit einer Restlaufzeit		
	31.12.2019	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**141.694**	**30.958**	**110.736**	**82.305**
Vorjahr	*107.594*	*30.751*	*76.843*	*56.717*
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**12.632**	**12.626**	**6**	**0**
Vorjahr	*9.011*	*8.960*	*51*	*0*
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**5.051**	**5.051**	**0**	**0**
Vorjahr	*5.412*	*5.412*	*0*	*0*
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	**415**	**415**	**0**	**0**
Vorjahr	*421*	*421*	*0*	*0*
Sonstige Verbindlichkeiten	**11.515**	**11.515**	**0**	**0**
Vorjahr	*9.443*	*9.443*	*0*	*0*
davon aus Steuern	**1.012**	**1.012**	**0**	**0**
Vorjahr	*1.204*	*1.204*	*0*	*0*
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	**372**	**372**	**0**	**0**
Vorjahr	*194*	*194*	*0*	*0*
Gesamt	**171.307**	**60.565**	**110.742**	**82.305**
Vorjahr	*131.881*	*54.987*	*76.894*	*56.717*

7 ANHANG

D ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Aus dem neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vom 3. Dezember 2019 ergeben sich im Vergleich zum Vorjahr Änderungen in den GuV-Positionen.

D.1 UMSATZERLÖSE

	2019	2018
	T€	T€
Verkehrserlöse	**158.111**	153.462
Sonstige Umsatzerlöse	**18.395**	26.403
	176.506	179.865

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Umsatzerlöse in Höhe von 4.689 T€ (Vorjahr 3.913 T€). Die Umsatzerlöse entstanden ausschließlich im Inland.

D.2 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 6.129 T€ (Vorjahr 8.103 T€) enthalten. Diese bestehen hauptsächlich aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

D.3 MATERIALAUFWAND

	2019	2018
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	**25.033**	26.258
Aufwendungen für bezogene Leistungen	**41.137**	46.093
	66.170	72.351

D.4 PERSONALAUFWAND

	2019	2018
	T€	T€
Löhne und Gehälter	**86.282**	83.871
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	**36.524**	34.246
davon für Altersversorgung	***18.800***	*17.173*
	122.806	118.117

In diesem Posten waren im Vorjahr periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 2.250 T€ enthalten, die im Wesentlichen aus der Veränderung der Heubeck Richttafeln resultierten.

7 ANHANG

D.5 FINANZERGEBNIS

	2019	2018
	T€	T€
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	363	350
Erträge aus Beteiligungen	40	140
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	0	– 1
Beteiligungsergebnis	403	489
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	411	369
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	20	12
Abschreibungen auf Finanzanlagen	– 4	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 10.434	– 11.157
davon: – an verbundenen Unternehmen	*– 13*	*– 31*
– Aufzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB	*– 7.648*	*– 8.598*
Zinsergebnis	– 10.007	– 10.776
Finanzergebnis	– 9.604	– 10.287

E ERGÄNZENDE ANGABEN

E.1 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Pachtverträgen		davon gegenüber verbundenen Unternehmen
	T€	T€
fällig 2020	5.177	656
fällig 2021 bis 2024	21.122	2.624
fällig nach 2024	5.307	656
	31.606	3.936
Bestellobligo für Investitionen des Sachanlagevermögens	205.405	
Gesamtergebnis	237.011	

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 31.12.2019)	Anteil am Kapital	Eigenkapital	Jahresergebnis
	%	T€	T€
BSN Betriebsgesellschaft Schienenverkehr Nürnberg mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,00	26	0 [1]
Bus Nürnberg BNG Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,00	25	0 [1]
KVN Kommunaler Versicherungsdienst Nürnberg GmbH, Nürnberg	100,00	121	0 [2]
PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH, Nürnberg	50,00	646	212 [3]
ÖPNV Akademie Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	50,00	246	81 [3]
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	25,92	54	0 [3]
beka GmbH, Köln	0,46	1.154	34 [3]

[1] Jahresabschluss 2019 noch nicht von den Gesellschaftern festgestellt [2] Ergebnisabführungsvertrag [3] Jahresabschluss 2018

E.4 PERSONALSTAND

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

	2019	2018
Arbeitnehmer	**1.818**	1.797
Zur Berufsausbildung Beschäftigte	**42**	33

E.5 NACHTRAGSBERICHT

Nach Ende des Geschäftsjahres wurden keine Risiken oder Vorgänge von besonderer Bedeutung identifiziert, die 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

VERTRETER DER ANTEILSEIGNER:

Christian Vogel	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Nasser Ahmed	Stadtrat und Student
Renate Blumenstetter	Stadträtin und Betreuerin
Thorsten Brehm	Stadtrat und Sozialwissenschaftler
Lorenz Gradl	Stadtrat und Bautechniker
Stephan Grosse-Grollmann	Stadtrat und Kulturschaffender
Marcus König	Stadtrat und Bankkaufmann
Andreas Krieglstein	Stadtrat und leitender Angestellter
Achim Mletzko	Stadtrat und Geschäftsführer
Konrad Schuh	Stadtrat und Justizvollzugsbeamter
Kilian Sendner	Stadtrat und Kaufmann i. R.
Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Soziologin

VOM STADTRAT BESTIMMTE ARBEITNEHMERVERTRETER:

Rainer Lehnemann	Betriebsratsmitglied, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 27. Mai 2019)
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer (ab 27. Mai 2019)
Manfred Weidenfelder	Bildungsstättenleiter ver.di

VERTRETER DER ARBEITNEHMER:

Rainer Lehnemann	Betriebsratsmitglied, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (ab 27. Mai 2019)
Udo Budde	Fahrtreppenmonteur (ab 27. Mai 2019)
Andreas Gerstmeier	Omnibusfahrer
Tobias Kern	Industriemechaniker (ab 27. Mai 2019)
Peter Kohler	Fahrausweisprüfer-Fahrer (bis 28. Februar 2019)
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer (bis 27. Mai 2019)
Roland Müller	Omnibusfahrer
Jürgen Rötzer	Betriebsratsvorsitzender
Stefanie Sattler	Schwerbehindertenvertreterin, Vertrauensfrau

7 ANHANG

VORSTAND

Josef Hasler
Vorsitzender des Vorstands und kaufmännischer Vorstand
Ressorts: Verkauf und Controlling, Wirtschaftsplanung
Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg
Vorsitzender des Vorstands der N-ERGIE Aktiengesellschaft

Tim Dahlmann-Resing
Mitglied des Vorstands für Technik und Marketing
Ressorts: Betriebsleiter BO Kraft, Steuerung Betrieb, Fahrweg, Marketing, Planung, Werkstatt Bus und Werkstatt Schienenfahrzeuge

Karl-Heinz Pöverlein
(bis 30. Juni 2019)
Mitglied des Vorstands für Personal- und Sozialfragen
Ressort: Fahrbetrieb und Service
Mitglied der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg
Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor der N-ERGIE Aktiengesellschaft, Nürnberg

Magdalena Weigel
(ab 1. Juli 2019)
Mitglied des Vorstands für Personal- und Sozialfragen
Ressort: 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 betrugen 594 T€.

Die Vergütung des Vorstands betragen im Einzelnen für Herrn Josef Hasler Fixum 184 T€ sowie Sachleistungen 16 T€, für Herrn Tim Dahlmann-Resing Fixum 250 T€ sowie Sachleistungen 13 T€, für Herrn Karl-Heinz Pöverlein Fixum 64 T€ sowie Sachleistungen 3 T€ und für Frau Magdalena Weigel Fixum 64 T€ sowie Sachleistungen 0 T€. Zudem bestehen Pensionszusagen von 1.586 T€, die unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen werden.

Frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 128 T€. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind 2.417 T€ zurückgestellt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erhielten Aufwandsentschädigungen von 41 T€.

Nürnberg, den 13. März 2020
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

Josef Hasler **Tim Dahlmann-Resing** **Magdalena Weigel**

8 ANLAGEVERMÖGEN

Vermögensgruppe	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand 01.01.2019	Zugang	Abgang	Umbuchung	Stand 31.12.2019	Stand 01.01.2019	Abschreibungen des Geschäftsjahres	./. kumulierte Abschreibungen auf Anlagenabgänge und Umbuchungen	Zuschreibungen des Geschäftsjahres	Stand 31.12.2019	Stand 31.12.2019	Stand 31.12.2018
	T€	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	9.642	73	503	0	9.212	6.614	1.230	488	0	7.356	1.856	3.028
2. Geleistete Anzahlungen	60	712	0	0	772	0	0	0	0	0	772	60
	9.702	**785**	**503**	**0**	**9.984**	**6.614**	**1.230**	**488**	**0**	**7.356**	**2.628**	**3.088**
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit												
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	10.006	47	31	0	10.022	6.161	192	6	0	6.347	3.675	3.845
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	49.107	444	0	14	49.565	35.092	878	0	0	35.970	13.595	14.015
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	789	0	0	0	789	757	4	0	0	761	28	32
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	212	1	0	0	213	61	4	0	0	65	148	151
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	1.580	854	32	369	2.771	351	74	30	0	395	2.376	1.229
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Steuerungsanlagen	124.114	4.031	2.116	350	126.379	71.402	4.641	2.065	0	73.978	52.401	52.712
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	330.099	7.986	7.631	1.690	332.144	234.537	12.079	7.631	0	238.985	93.159	95.562
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	10.241	458	97	2.201	12.803	7.671	420	97	0	7.997	4.806	2.570
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	40.553	776	2.713	14	38.630	32.734	1.576	2.450	0	31.857	6.773	7.819
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	103.397	34.608	64	– 4.638	133.303	0	0	0	0	0	133.303	103.397
	670.098	**49.205**	**12.684**	**0**	**706.619**	**388.766**	**19.868**	**12.279**	**0**	**396.355**	**310.264**	**281.332**
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	76	0	0	0	76	0	0	0	0	0	76	76
2. Beteiligungen	67	0	0	0	67	0	0	0	0	0	67	67
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.031	0	0	0	11.031	0	0	0	0	0	11.031	11.031
4. Sonstige Ausleihungen	1.351	48	185	0	1.214	251	20	4	100	167	1.047	1.100
	12.525	**48**	**185**	**0**	**12.388**	**251**	**20**	**4**	**100**	**167**	**12.221**	**12.274**
Anlagenvermögen	**692.325**	**50.038**	**13.372**	**0**	**728.991**	**395.631**	**21.118**	**12.771**	**100**	**403.878**	**325.113**	**296.694**

9 BESTÄTIGUNGSVERMERK
DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg:

Prüfungsurteile
Wir haben den Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 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 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 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 in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

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

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 – 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 Adressaten 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 26. März 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Folker Trepte
Wirtschaftsprüfer

Claus Röger
Wirtschaftsprüfer

10 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

AKTIVITÄTEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat die Maßnahmen des Vorstands während des Geschäftsjahres 2019 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. So hat der Aufsichtsrat unter anderem im Oktober 2019 den Änderungen der Satzung sowie der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft aufgrund der Einführung des elektronischen Gremieninformationssystems zugestimmt bzw. eine entsprechende Empfehlung an die Hauptversammlung abgegeben.

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

Im Geschäftsjahr 2019 trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen sowie zu einer gemeinsamen außerordentlichen Sitzung mit dem Aufsichtsrat der Städtische Werke Nürnberg GmbH zusammen. Zwei Aufsichtsratsmitglieder haben an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Außerdem fanden drei Sitzungen des Vergabeausschusses statt.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Mit dem 28. Februar 2019 ist auf der Seite der Arbeitnehmervertreter/-innen Herr Peter Kohler aus dem Gremium ausgeschieden. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Kohler für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Aufgrund der Neuwahlen der Arbeitnehmervertreter/-innen im Frühjahr 2019 ergaben sich personelle Änderungen bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats. Zum 27. Mai 2019 wurden Herr Udo Budde und Herr Tobias Kern neu in den Aufsichtsrat gewählt. Ebenso wurde Herr Rainer Lehnemann im Rahmen der Neuwahlen der Arbeitnehmervertreter/-innen in den Aufsichtsrat gewählt. Wiedergewählt wurden Herr Andreas Gerstmeier, Herr Roland Müller, Herr Jürgen Rötzer und Frau Stefanie Sattler.

In der konstituierenden Sitzung am 27. Mai 2019 wurde Herr Rainer Lehnemann erneut zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Außerdem endeten die Aufsichtsratsmandate der Anteilseignerseite vorschriftsmäßig mit der Beendigung der Hauptversammlung am 27. Mai 2019. Die Abordnungen des Stadtrats zu Nürnberg für die Dauer der Amtsperiode 2014/2020 auf Seiten der Anteilseignervertreter/-innen blieben unverändert.

Für die Vertreter/-innen der Mitbestimmungsseite wurden Herr Manfred Weidenfelder als Aufsichtsratsmitglied bestätigt und Herr Dieter Leikauf-Götz neu gewählt.

In seiner Sitzung am 27. Mai 2019 hat der Aufsichtsrat Herrn Christian Vogel als Aufsichtsratsvorsitzenden bestätigt.

JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 und der Lagebericht wurden von der PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Nürnberg, geprüft. Der Auftrag zur Durchführung der Prüfung wurde in der Hauptversammlung am 27. Mai 2019 beschlossen und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats erteilt. Der Prüfungsbericht wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vorgelegt.

Die Abschlussprüfer waren bei der Jahresabschlussberatung des Aufsichtsrats am 25. Mai 2020 anwesend. 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 2019 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019 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 Mitarbeitern/-innen der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft für ihren Einsatz und die geleistete Arbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr und spricht hierfür seine Anerkennung aus.

Nürnberg, 25. Mai 2020

Christian Vogel
Vorsitzender des Aufsichtsrats