

The image shows the interior of a train with rows of red seats. A semi-transparent red overlay covers the entire scene, with the main text centered on it. The text is in white, with 'WIR FAHREN' and 'VERKEHRSWENDE.' in a larger, bold font, and 'FÜR DIE' in a smaller font.

WIR FAHREN FÜR DIE VERKEHRSWENDE.

STEIGEN SIE JETZT EIN.

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

die Fähigkeit, Krisen zu bewältigen, wurde im vergangenen Jahr erneut auf die Probe gestellt. Und wir haben gezeigt, dass man sich auf die VAG verlassen kann. Unsere Mitarbeitenden haben verantwortungsbewusst und solidarisch Sorge dafür getragen, Nürnberg mobil zu halten. Das verdient Respekt und Dank!

2021 hat auch gezeigt, dass sich Mobilität verändert. Nachfrage und Mobilitätsmuster unserer Kund*innen haben sich weiter ausdifferenziert. Damit steigen die Anforderungen an ein zielgruppen-gerechtes Angebot. Zugleich hat die Notwendigkeit klimafreundlicher und kostengünstiger Mobilität zugenommen.

Noch im Sommer 2021 hatten wir gehofft, die Corona-Pandemie hinter uns gelassen zu haben. Immerhin hatten wir wieder rund 75 Prozent der Fahrgäste im Vergleich zu 2019 befördert. Mit Dankeschön-Aktionen haben wir uns bei treuen Kund*innen bedankt und gleichzeitig daran gearbeitet, Fahrgäste (zurück)zugewinnen. Im November rollte dann die vierte Welle der Pandemie mit voller Wucht über uns. Es blieben wieder mehr Menschen im Homeoffice, Freizeitaktivitäten waren erneut stark reduziert, Fahrtanlässe fehlten. Die rechnerisch ermittelte Gesamtzahl der Fahrgäste sank pandemiebedingt weiter von 121,6 Millionen im Vorjahr auf 119,7 Millionen Fahrgäste im Jahr 2021. Dank des Rettungsschirms, den Bund und Länder auch 2021 aufgelegt haben, konnte größerer finanzieller Schaden abgewendet werden. Auch 2022 wird ein Rettungsschirm nötig sein. Neben der Corona-Pandemie werden steigende Kosten das Unternehmensergebnis beeinflussen.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen ist es uns gelungen, auch 2021 weitere Schritte in Richtung Verkehrswende zu unternehmen. Dass wir auf einem guten Weg sind, bestätigte die Verleihung des ZfK-Nachhaltigkeitsawards in Gold, den wir Mitte 2021 für unsere eBus-Strategie erhalten haben. Ein wichtiger Baustein zur Gestaltung der Verkehrswende ist das von der Stadt Nürnberg im Juli 2021 beschlossene Maßnahmenpaket 2030, das eine deutliche Angebotsverbesserung vor allem im Straßenbahnbereich vorsieht. So wurde beschlossen, bereits in 2023 die Linie 7 zum Stadtpark zu verlängern und mit den Linien 10 und 11 neue Direktverbindungen anzubieten. Damit verbunden ist die Bestellung weiterer 14 Straßenbahnen des Typs Avenio, eines modernen Fahrzeugs, das Design, Komfort und Funktionalität hervorragend vereint. Genauso wie unser neuer U-Bahn-Zug vom Typ G1, von dem wir seit 2020 erste Züge im Fahrgastbetrieb haben. In diesem Jahr werden wir den letzten von 35 Fahrzeugen in Betrieb nehmen. Verbunden damit ist der Abschied von U-Bahnen der Bau-reihen DT1 und DT2, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben.



Tim Dahlmann-Resing
Vorstand Technik und Marketing

Josef Hasler
Vorsitzender des Vorstands

Magdalena Weigel
Vorstand Personal- und Sozialfragen

Wir brauchen einen starken ÖPNV, um die richtige Antwort auf den Klimawandel zu geben. Dazu gehören neben einem guten Angebot mit modernen und komfortablen Fahrzeugen auch Maßnahmen, die dank Digitalisierung den Zugang zum ÖPNV erleichtern. Deshalb freuen wir uns ganz besonders, unseren Fahrgästen mit der App „NürnbergMOBIL“ eine verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattform zur Verfügung stellen zu können. Mit der App werden nicht nur schnell und bequem Verbindungen angezeigt, es können auch ÖPNV-Tickets gekauft oder VAG_Räder ausgeliehen werden. Im laufenden Jahr sollen weitere Mobilitätsdienste, wie z. B. E-Scooter, integriert werden.

All das zeigt: Wir sind bereit für die Verkehrswende. Wir freuen uns, wenn möglichst viele Menschen unser Angebot wahrnehmen. Dazu ist das eigene Verhalten zu hinterfragen und eingeübte Routinen zu überdenken. Wir rufen dazu auf, genau das zu tun: Mobilität so zu gestalten, wie sie gerade gebraucht wird. Unser Mobilitätsangebot als Einladung zur Bewegungsfreiheit zu verstehen; als öffentliches Gut, das alle gemeinsam und miteinander nutzen. Steigen Sie jetzt ein!

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

		2021	2020	2019	2018	2017
GESAMTUNTERNEHMEN						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	38	38	38	38	38
Anlagevermögen	Mio. €	434	369	325	297	289
Umlaufvermögen	Mio. €	182	191	213	193	200
Investitionen	Mio. €	92	66	50	34	27
Umsatzerlöse	Mio. €	138	135	177	180	169
Personalaufwendungen	Mio. €	135	127	123	118	107
Beschäftigte (Ø-Wert inkl. Azubis)		2.080	1.973	1.860	1.830	1.789
Zuschussbedarf	Mio. €	81	89	76	70	70
VERKEHRSGEBIET						
Größe ¹	km ²	417	417	417	557	557
Einwohner ¹	in 1.000	786	786	786	895	883
VERKEHR- UND BETRIEBSLEISTUNGEN²						
Fahrgäste	Mio.	120	122	152	152	152
Linienlänge	km	610	611	687	740	746
Betriebsstreckenlänge	km	413	412	444	480	478
Wagen-km	Mio.	28	26	27	31	31
Platz-km	Mio.	5.108	4.532	4.331	4.719	4.628

		2021	2020	2019	2018	2017
U-BAHN-BETRIEB						
Linienlänge	km	41	41	40	40	40
Betriebsstreckenlänge	km	37	37	36	36	36
Linien		3	3	3	3	3
Haltestellen		49	49	48	48	48
Doppeltriebwagen		92	100	100	100	100
STRASSENBAHN-BETRIEB						
Linienlänge	km	39	40	40	40	40
Betriebsstreckenlänge	km	36	35	35	35	35
Linien		5	5	5	5	5
Haltestellen		78	78	77	79	79
Triebwagen		48	48	48	48	48
OMNIBUS-BETRIEB²						
Linienlänge	km	530	530	607	660	665
Betriebsstreckenlänge	km	340	340	373	408	407
Linien		52	52	52	59	59
Haltestellen		627	629	727	898	896
Omnibusse		213	205	185	241	237

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

² 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

OVERALL ECONOMIC PICTURE

Germany's gross domestic product grew by 2.7% compared to the previous year, after declining in the previous year (-4.6%) due to the coronavirus pandemic. As a result of the pandemic, up to 40% fewer passengers travelled by local public transport in Germany in 2021 than in 2019. As in the previous year, the rescue packages provided by the federal and state governments prevented even greater economic damage in 2021.

OVERVIEW OF THE VAG FINANCIAL YEAR

The pandemic-induced structural changes in the means of transport people chose to use have had a particularly negative impact on the relative number of trips made using public transport, which was down to 15.7% in September 2021 (from 23.3% prior to the pandemic). While both demand for local public transport and its share of the modal split recovered somewhat during the summer months, the drop from an average of 233 trips per person prior to the pandemic to 130 in 2021 nevertheless represented a significant reduction in use.

The Group's reported results from operations in the fiscal year 2021 of -€ 81,166,000 was € 8,159,000 or 9.1% better than in the previous year and significantly better than planned. Transport revenues increased year on year by € 2,541,000 or 2.1%. However, in line with the national average, passenger numbers and transport revenues were still significantly lower than in 2019. As of 1 January 2021, fares remained unchanged.

In 2021, VAG had an average of 2,009 employees on its payroll (previous year: 1,922) and 71 trainees (previous year: 51). In 2021, VAG attached great importance again to the health and safety of its employees, applicants, customers and external partners.

Delivery and commissioning of G1 type subway cars, which began two years ago, continued throughout 2021, as did the basic renewal of GT8N tram vehicles. VAG also invested in the procurement of 13 more electric articulated buses and 11 more electric solo buses to fulfil its responsibility in the area of environmental protection. As part of the Group's „eBus to Grid“ project, a parking facility for 39 electric buses with the corresponding charging infrastructure was commissioned.

Since June 2021, VAG has offered its passengers smartphone-based access to its new NürnbergMOBIL mobility platform. In addition to basic functions such as timetable information and ticket purchases, the app also includes advanced push function disruption reports, communication channels between passengers and the company and other functionalities. With the integration of the bike rental service VAG_Rad, which was expanded to include 12 cargo bikes in 2021, we have now introduced multi-modal elements to link the public transport service with other modes of transport.

OUTLOOK

The effects of the Ukraine crisis may have a considerable influence on the company's earnings. Time will tell what the precise impact will be. Neither is it yet entirely clear what effect the coronavirus pandemic will have on mobility behaviour and consequently on the use of public transport. Passenger numbers are expected to be higher in 2022 than in 2021. VAG remains convinced that public transport and its expansion will play a key role in achieving the climate targets. It is essential that public transport continues to receive sustainable financing.

3 ORGANE DER GESELLSCHAFT

AUFSICHTSRAT

VERTRETER DER ANTEILSEIGNER:

Christian Vogel	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Dr. Nasser Ahmed	Stadtrat und Referent für Kommunikation der Tennet TSO GmbH
Florian Betz	Stadtrat und Anwendungsentwickler, bis 7. Juni 2021
Mike Bock	Stadtrat und freiberuflicher Ingenieur für Maschinensicherheit unter dem Namen „Safety 4 Future – Mike Bock“
Thorsten Brehm	Stadtrat und Geschäftsführer der Rimondeli UG
Natalie Keller	Stadträtin, Projektleiterin und Referentin für Antidiskriminierungsarbeit im Projekt „Aktiv(ierend)e Antidiskriminierungsarbeit in Bayern“, AGABY Arbeitsgemeinschaft der Ausländer-, Migranten- und Integrationsbeiräte Bayerns
Andreas Krieglstein	Stadtrat und Bereichsleiter Unternehmensentwicklung der VR Bank Metropolregion Nürnberg eG
Achim Mletzko	Stadtrat und Geschäftsführer Evangelische Jugend Nürnberg, bis 7. Juni 2021
Maximilian Müller	Stadtrat und Geschäftsführer für Projektentwicklung und Transaktion der Alpha Gruppe in Nürnberg
Marion Padua	Stadträtin und pädagogische Fachkraft in einer offenen Ganztagschule
Kilian Sendner	Stadtrat und Rentner
Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Fachassistentin bei ZAV International Services (Bayern) – Dienststelle der Bundesagentur für Arbeit

VERTRETER DER ARBEITNEHMER:

Jürgen Rötzer	Betriebsratsvorsitzender der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Rainer Lehmann	Sachbearbeiter der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, bis 7. Juni 2021
Marco Bär	Verkehrsmeister der VAG, bis 7. Juni 2021
Udo Budde	Fahrtreppenmonteur der VAG, bis 7. Juni 2021
Andreas Gerstmeier	freigestelltes Betriebsratsmitglied der VAG
Tobias Kern	Industriemechaniker der VAG, bis 7. Juni 2021
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer der VAG
Roland Müller	Busfahrer der VAG
Jürgen Meierhöfer	Straßenbahnfahrer der VAG, ab 7. Juni 2021
Stefanie Sattler	Schwerbehindertenvertreterin der VAG
Konrad Schmidt	Geschäftsbereichsleiter Fahrweg der VAG, ab 7. Juni 2021
Rita Wittmann	Bezirksgeschäftsführerin ver.di Mittelfranken, ab 7. Juni 2021
Stefan Wolf	Gewerkschaftssekretär ver.di Mittelfranken, ab 7. Juni 2021
Walter Wunsiedler	FAP-Fahrer der VAG, ab 7. Juni 2021

③ ORGANE DER GESELLSCHAFT

VORSTAND

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

4 LAGEBERICHT

A GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

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

B WIRTSCHAFTSBERICHT

B.1 GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Das Bruttoinlandsprodukt stieg im Vergleich zum Vorjahr um 2,7 %, nachdem es im Vorjahr pandemiebedingt zurückgegangen ist (Vorjahr -4,6 %). Die Industrielage hat sich in den letzten beiden Berichtsmonaten stabilisiert: Nach einem deutlichen Anstieg im Oktober nahm die Industrieproduktion noch einmal leicht zu, ebenso wie die Auftragseingänge. Die Stimmung im verarbeitenden Gewerbe hat sich ebenfalls verbessert. Die Umsätze im Einzelhandel stiegen im November erneut und übertrafen ihr Vorkrisenniveau vom Februar 2020.

Arbeitsmarkt

Der Arbeitsmarkt in Deutschland entwickelte sich im Jahr 2021 positiv. Bundesweit reduzierte sich die Arbeitslosenquote von 5,9 % im Vorjahr auf 5,7 %. Im Stadtgebiet Nürnberg reduzierte sich der Wert zum 31. Dezember 2021 auf 5,3 % (Vorjahr 6,2 %).

Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV liegen im Jahr 2021 coronabedingt um bis zu 40 % unter dem Niveau des Jahres 2019. Die Einnahmenverluste liegen bei rund 4 Milliarden Euro. Der Rettungsschirm von Bund und Ländern verhinderte wie im Vorjahr auch im aktuellen Jahr größere wirtschaftliche Schäden.

4 LAGEBERICHT

B.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Der Geschäftsverlauf 2021 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 auch im Jahr 2021 die Stichproben erhöht und spezielle Fragestellungen integriert. Die pandemieinduzierten, strukturellen Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl haben sich insbesondere auf den Anteil der ÖPNV-Fahrten negativ ausgewirkt. Zwar erholten sich ÖPNV-Nachfrage und Anteile am Modal Split in den Sommermonaten etwas, mit einem Rückgang von durchschnittlich 233 (vor Pandemie) auf 130 ÖPNV-Fahrten pro Person war im September 2021 allerdings eine deutliche Reduzierung der ÖPNV-Nutzung festzustellen. Der ÖPNV-Anteil sank bis dahin von rund 23,3 % (vor Pandemie) auf rund 15,7 %.

Der Zufriedenheitsindex (Saldo aus Anteil zufriedener und unzufriedener Kunden) mit dem Nürnberger ÖPNV lag vor Pandemiebeginn bei +56. Die Messung während der Pandemie ergab zunächst einen Anstieg des Index auf bis zu +70 im Sommer des Vorjahres. Seitdem war der Wert sukzessive rückläufig und lag im September bei +54. Die Kundenzufriedenheit bewegt sich damit im Ergebnis auf einem Niveau wie vor Beginn der Pandemie.

Die auf Basis der Nutzungshäufigkeit der im VGN verkauften Fahrausweisarten rechnerisch ermittelte Gesamtzahl der Fahrgäste (Nürnberg mit Nachbarorten und U-Bahn Fürth) sank pandemiebedingt weiter von 121.632 Tsd. auf zum Jahresende 2021 119.732 Tsd. Personen (- 1,6 %). Die Fahrgäste verteilten sich auf Regeltarif (105.839 Tsd.), Schwerbehindertenbeförderung (8.000 Tsd.) und Sonstige (5.893 Tsd.). Deutliche Rückgänge der Nutzungshäufigkeiten insbesondere im Bereich der Zeitfahrausweise können mangels statistischer Basis nicht abgebildet werden. Die tatsächlichen Fahrgastzahlen lägen damit unter den dargestellten Werten.

Zum 1. Januar 2021 blieben die Fahrpreise im VGN unverändert und unterlagen zunächst nicht der jährlichen Tarifierung. Damit wurde die im zweiten Halbjahr 2020 wirksame Mehrwertsteuersenkung durch das Aussetzen der Preiserhöhung zeitversetzt indirekt an die Fahrgäste weitergegeben. Die zum 1. Juli 2021 erforderliche Tarifierung wurde für eine marktverträgliche Umsetzung um ein halbes Jahr auf den 1. Januar 2022 verschoben. Pandemiebedingte Fahrgeldmindereinnahmen im Jahr

2021 werden durch Beihilfeleistungen aus dem sog. „ÖPNV-Rettungsschirm“ unter Berücksichtigung unternehmenseigener Einsparungen durch öffentliche Mittel vollständig ausgeglichen.

Das im Vorjahr eingeführte 365-Euro-Ticket VGN für Schüler*innen sowie Auszubildende hat sich auf dem Markt weiter etabliert. Zudem wurde für Nürnberg-Pass-Inhaber*innen auf Basis der VGN-Monatskarte Solo 31 ein kommunal bezuschusstes Ticket mit einem Endkundenpreis von monatlich 15 Euro eingeführt. Trotz pandemiebedingt erschwelter Rahmenbedingungen konnte das Verkaufsniveau des teureren Vorgängerprodukts zwischenzeitlich übertroffen werden.

Trotz stabiler Entwicklung in Teilsegmenten war die Gesamtverkaufsentwicklung pandemiebedingt weiter rückläufig. Sondermaßnahmen zur Kundenbindung und -rückgewinnung, wie ein Wiedereinstiegsrabatt von zwei Monatszahlungen für Abokund*innen, die VGN-Gewinnspielaktionen „Abogefahren“ und „1.000 Dank“ mit Verlosung von 50 x 1.000 € an bestehende Abonnenten sowie eine deutschlandweite VDV-Branchenaktion „Upgradewochen“ für Abonnent*innen, Studierende, Schüler*innen und Auszubildende konnten den Verkauf nicht auf dem Vorjahresniveau konsolidieren. Zum Jahresende startete die VGN-Aktion „20+2“. Nach Kauf von 20 Einzelfahrscheinen erhalten Fahrgäste zwei zusätzliche Fahrten geschenkt. Damit werden kurzfristig u. a. ehemalige Vertragskunden mit pandemiebedingt verändertem Mobilitätsverhalten (Homeoffice) adressiert.

Seit Juni 2021 bietet die VAG ihren Fahrgästen einen smartphone-basierten Zugang zu ihrer neuen Mobilitätsplattform NürnbergMOBIL an. Neben Basisfunktionen wie Fahrplanauskunft und Ticketkauf bietet sie außerdem weitergehende Funktionalitäten wie Störungsmeldungen per Pushfunktion sowie Kommunikationskanäle zwischen Fahrgästen und Unternehmen. Mit der Einbindung des Fahrradverleihsystems VAG_Rad wurden zudem bereits erste multimodale Elemente realisiert, um das ÖPNV-Angebot mit weiteren Verkehrsträgern zu verknüpfen.

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Der Fahrgastregelbetrieb konnte im Jahr 2021 mit Ausnahme der pandemiebedingten Folgen ohne erhebliche Zwischenfälle erfolgreich abgewickelt werden. Der Betrieb der Night-Liner-Linien wurde weitgehend ausgesetzt. Insgesamt wurde eine Verkehrsleistung von 22,799 Millionen Kilometern erbracht. Auf die U-Bahn entfielen davon 5,480 Millionen Kilometer, auf die Straßenbahn 2,577 Millionen Kilometer und auf den Busverkehr 14,742 Millionen Kilometer.

4 LAGEBERICHT

Ausbildungen, Nachschulungen sowie die Fahrausweisprüfung wurden trotz pandemiebedingt erschwerten Rahmenbedingungen ganzjährig durchgeführt. Der Fahrscheinverkauf in den Fahrzeugen blieb ausgesetzt.

Das Fahrradverleihsystem VAG_Rad bietet etwa 1.500 Fahrräder verteilt auf 40 Ausleihstationen sowie die „Flexzone“ zur ortsungebundenen Ausleihe und Rückgabe. Das System wurde im Jahr 2021 um 12 Lastenräder erweitert, die an ausgewählten Ausleihstationen verfügbar sind. Mit dem VAG_Rad ergänzt die VAG ihr Angebot über den klassischen ÖPNV hinaus mit zeitlich uneingeschränkter Verfügbarkeit. Im Jahr 2021 zählte das VAG_Rad rund 550.000 Ausleihen (Vorjahr: rund 440.000). Während der Pandemie bietet die VAG damit weiterhin einen nachfragestarken, alternativen Verkehrsträger mit mutmaßlich geringem Infektionsrisiko.

Die in den letzten beiden Jahren begonnene Anlieferung und Inbetriebnahme der U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 wurde fortgesetzt. Zum Jahresende 2021 waren 29 G1-Fahrzeuge an die VAG ausgeliefert. Davon befanden sich insgesamt 23 G1-Fahrzeuge im Fahrgastbetrieb, der im Jahresverlauf weitgehend reibungslos erfolgte.

Die Grunderneuerung der Straßenbahnfahrzeuge der Baureihe GT8N wurde im Jahr 2021 fortgesetzt. Bis zum Jahresende 2021 wurden 11 modernisierte GT8N-Fahrzeuge in den Fahrgastbetrieb zurückgeführt. Der Abschluss der Gesamtmaßnahme ist zum Juli 2023 geplant.

Um weiterhin ihrer Verantwortung im Bereich Umweltschutz gerecht zu werden, investierte die VAG im Jahr 2021 zudem in die Beschaffung 13 weiterer Elektrogelenkbusse sowie 11 weiterer Elektrosolobusse. Mit 15 bereits im Vorjahr beauftragten Elektrogelenkbussen wurden im Jahr 2021 insgesamt 26 neue Elektrobusse in Betrieb genommen. Im Rahmen des Konzern-Projektes „eBus to Grid“ erfolgte in diesem Zusammenhang die Inbetriebnahme einer Abstellanlage für 39 Elektrobusse mit entsprechender Ladeinfrastruktur.

Aktuell stehen der VAG insgesamt 46 rein batterieelektrisch angetriebene Busse für den Linienbetrieb zur Verfügung. Damit kann rund ein Viertel des regulären Linienbetriebes lokal emissionsfrei und geräuscharm betrieben werden. Der Ladestrom wird über eine ebenfalls in 2021 neu in Betrieb genommene Freiflächen-Photovoltaikanlage der N-ERGIE Aktiengesellschaft in Wässerndorf (Landkreis Kitzingen) gedeckt. Die Bezugsmengen werden über Zertifikate bescheinigt.

B.3 UMWELT

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

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

B.4 PERSONAL

Im Jahr 2021 beschäftigte die VAG im Durchschnitt 2.009 Mitarbeitende (Vorjahr: 1.922) und 71 zur Berufsausbildung Beschäftigte (Vorjahr: 51).

Auch 2021 war der Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer*innen, Bewerber*innen sowie Kund*innen und externen Partner*innen während der Corona-Pandemie ein besonderes Anliegen der VAG. Die umfangreichen Informations- und Kommunikationsmaßnahmen über die pandemische Entwicklung und ihre Auswirkungen auf den ÖPNV im Hinblick auf Fahrplanänderungen, Verhaltens- und Hygieneregeln führte die VAG kontinuierlich fort. Die Fahrgäste wurden stets über die verschiedenen analogen sowie digitalen Kanäle an das Einhalten der Verhaltens- und Hygieneregeln erinnert.

Intern setzte die VAG weiter auf eine zentrale und zielgruppenspezifische Kommunikation, über die alle betrieblich erforderlichen Maßnahmen sowie geltende Verhaltens- und Hygieneregeln bekannt gemacht wurden. Dort wo es die Aufgaben zuließen, wurde im Homeoffice gearbeitet. Es wurden zahlreiche Maßnahmen zur Umsetzung der Vorgaben zu Verhaltens- und Hygieneregeln besonders im Fahrdienst und an den betrieblichen Arbeitsstätten getroffen.

In 2021 lag die Neueinstellung von Fahrpersonal nach wie vor auf einem hohen Niveau. In 2021 hat die VAG 148 neue Fahrer*innen für Bus, U-Bahn und Straßenbahn eingestellt. Ein Großteil der offenen Stellen wurde mit externen Bewerber*innen besetzt. Um den Recruitingprozess so optimal wie möglich zu gestalten, arbeitet die VAG mit einem komplett digitalen und workflow-basierten Bewerbungsprozess.

4 LAGEBERICHT

Auf Basis der Befragungsergebnisse der Mitarbeiterbefragung 2018 wurde das Projekt „Wir alle sind die VAG“ ins Leben gerufen. Im Projekt geht es darum, den Zusammenhalt und die Wertschätzung innerhalb der VAG zu fördern, um so mit noch mehr Hintergrundwissen die Zusammenarbeit zu verbessern und den zukünftigen Herausforderungen zu begegnen. In 2021 konnten beispielsweise Aktionen wie ein Lunchroulette oder die Straßenbahnmeisterschaft einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen des Projektes leisten.

Unternehmensklärung

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 entwickelte sich die wirtschaftliche Lage des Unternehmens trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie, unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus dem Rettungsschirm im Geschäftsjahr 2021 besser als erwartet. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastzahlen und somit auch auf die Fahrgeldeinnahmen belasteten auch im Jahr 2021 die Ergebnisentwicklung der VAG erheblich und hatten weiterhin deutlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit.

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.

Ertragslage	2021	2020	Veränderung*		
	T€	T€	T€		%
Umsatzerlöse	138.242	134.707	+ 3.535	+	2,6
Sonstige Erträge	64.417	46.241	+ 18.176	+	39,3
Materialaufwand	- 73.364	- 70.644	- 2.720	-	3,9
Personalaufwand	- 135.317	- 126.953	- 8.364	-	6,6
Abschreibungen	- 26.272	- 21.729	- 4.543	-	20,9
Sonstige Aufwendungen	- 40.591	- 41.939	+ 1.348	+	3,2
Finanzergebnis	- 8.281	- 9.008	+ 727	+	8,1
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	- 81.166	- 89.325	+ 8.159	+	9,1

* Ergebnisverschlechterung (-), Ergebnisverbesserung (+)

Das **Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EGT)** des Geschäftsjahres 2021 lag bei -81.166 T€ und damit 8.159 T€ bzw. 9,1 % besser als im Vorjahr und deutlich besser als geplant. Nachfolgend werden die wesentlichen Einflüsse auf das Ergebnis dargestellt.

Die Umsatzerlöse entwickelten sich wie folgt:

	2021	2020
	T€	T€
Verkehrserlöse	121.127	118.586
Sonstige Umsatzerlöse	17.115	16.121
	138.242	134.707

4 LAGEBERICHT

Im Berichtsjahr erhöhten sich die **Umsatzerlöse** insgesamt um 3.535 T€ bzw. 2,6 % auf 138.242 T€.

Die **Verkehrserlöse** erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2.541 T€ bzw. 2,1 %. Wie auch im Bundesdurchschnitt lagen die Fahrgastzahlen und die Verkehrserlöse aber noch deutlich unter dem Niveau von 2019. Zum 1. Januar 2021 blieben die Fahrpreise unverändert, die jährliche Tarifierung wurde nicht umgesetzt. Der Anstieg der Verkehrserlöse begründete sich vorwiegend mit höheren öffentlichen Ausgleichsleistungen, vor allem im Zusammenhang mit dem aktuellen 365-Euro-Ticket. 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** erhöhten sich insbesondere aufgrund höherer Zuschüsse aus dem Corona-Rettungsschirm von Bund und Ländern um 18.176 T€ im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig dazu reduzierten sich die Erträge aus dem Schadensersatz.

Der **Materialaufwand** stieg im Vorjahresvergleich um 2.720 T€ auf 73.364 T€. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für die Anmietung von Fahrzeugen sowie für Treibstoffe.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 %. Maßgeblich hierfür waren insbesondere der im Vergleich zum Vorjahr höhere durchschnittliche Personalstand, eine Corona-Sonderzahlung sowie die Zuführung zur Pensionsrückstellung und zur Jubiläumsrückstellung.

Die **Abschreibungen** lagen bedingt durch die getätigten Investitionen um 4.543 T€ (20,9 %) über dem Vorjahreswert.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** reduzierten sich im Berichtsjahr um 1.348 T€. Dies war hauptsächlich auf eine geringere Konzessionsabgabe zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr fiel das negative **EGT** um 36,3 % besser aus als das geplante Ergebnis. Hauptgründe für diese Ergebnisverbesserung waren geringere Personalaufwendungen, niedrigere Abschreibungen sowie die höheren sonstigen Erträge, insbesondere durch die Zuschüsse aus dem Rettungsschirm. Die coronabedingt rückläufigen Umsatzerlöse wurden überwiegend durch die Zuschüsse aus dem Rettungsschirm von Bund und Ländern ausgeglichen.

Das **negative Jahresergebnis** und somit der Zuschussbedarf reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund der höheren sonstigen betrieblichen Erträge um 8.127 T€ auf 81.336 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:

	2021
	T€
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	– 92.415
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	– 136.318
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	214.708
Veränderung des Finanzmittelfonds	– 14.025
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	– 364
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	– 14.389
<i>davon kurzfristige Kreditaufnahmen</i>	– 16.339

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit und der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit konnten durch den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit nicht gedeckt werden. Zur Finanzierung der Investitionen und zur Refinanzierung bestehender Verbindlichkeiten wurden Kredite aufgenommen. Insgesamt verringerte sich der Finanzmittelfonds 2021 um 14.025 T€ auf 14.389 T€.

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

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

Im **Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit** sind im Wesentlichen der Verlustausgleich 2020 der StWN, die Vereinnahmung von Zuschüssen sowie die Tilgung und Aufnahme von Darlehen zur Finanzierung der Fahrzeugbeschaffungen enthalten.

Der negative **Finanzmittelfonds** in Höhe von 14.389 T€ (Vorjahr negativ 364 T€) besteht aus den flüssigen Mitteln in Höhe von 1.950 T€ (Vorjahr 3.221 T€) abzüglich der kurzfristigen Kredite für die U-Bahn-Beschaffung in Höhe von 16.339 T€ (Vorjahr 3.585 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 49.593 T€ vor allem für die Fahrzeugfinanzierung.

4 LAGEBERICHT

Vermögenslage

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

Die Vermögens- und Kapitalstruktur zeigt folgende Entwicklung:

	31.12.2021		31.12.2020	
	T€	%	T€	%
VERMÖGEN				
Immaterielle Vermögensgegenstände	2.179	0,4	2.280	0,4
Sachanlagen	419.619	68,0	354.276	63,3
Finanzanlagen	12.407	2,0	12.198	2,2
Umlaufvermögen langfristig	31	0,0	29	0,0
Umlaufvermögen kurzfristig	182.487	29,6	190.986	34,1
	616.723	100,0	559.769	100,0
KAPITAL				
Eigenkapital	89.860	14,6	89.860	16,1
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	388.433	63,0	383.414	68,5
Kurzfristiges Fremdkapital	138.430	22,4	86.495	15,4
	616.723	100,0	559.769	100,0

Die **Bilanzsumme** zum 31. Dezember 2021 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 56.954 T€ bzw. 10,2 % auf 616.723 T€. Auf der Aktivseite nahm insbesondere das Sachanlagevermögen aufgrund der getätigten Investitionen zu. Gegenläufig wirkte sich der stichtagsbedingte Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aus. Auf der Passivseite stiegen vorwiegend die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund der Neuaufnahme von Darlehen zur Finanzierung der Investitionen.

Am Ende des Geschäftsjahres betrug die Eigenkapitalquote 14,6 % (Vorjahr 16,1 %).

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

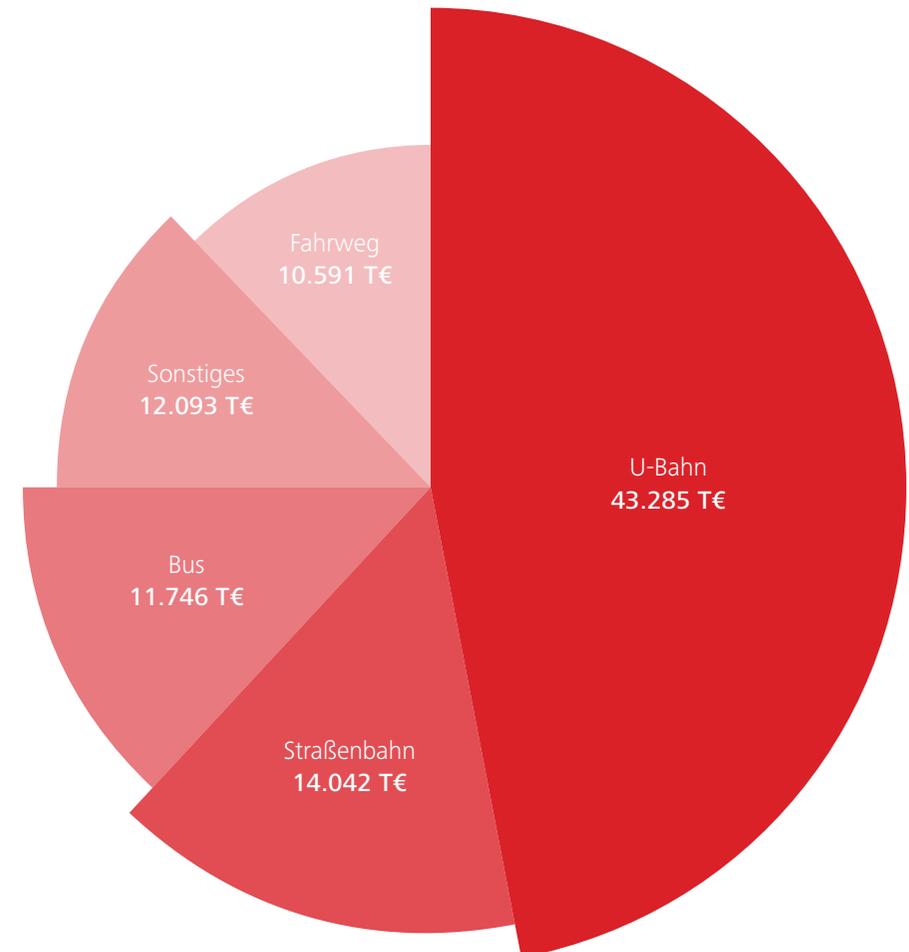
Investitionen und Finanzierung

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen und abzüglich der erhaltenen Zuschüsse beträgt 91.757 T€.

Die Investitionen 2021 entfielen im Wesentlichen auf die Geschäftsbereiche U-Bahn und Straßenbahn. Sie betrafen vor allem Anzahlungen und Anlagen im Bau für U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 sowie für Straßenbahnen.

Insgesamt erhielt die VAG im Jahr 2021 Zuschüsse in Höhe von 22.682 T€ nach dem bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 11.281 T€ vom Bundesministerium für Umwelt, 900 T€ vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 255 T€ nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und 50 T€ vom Freistaat Bayern. Die Investitionszuschüsse werden von den Investitionen abgesetzt.

Das **Anlagevermögen** ist zu 20,7 % (Vorjahr 24,4 %) durch Eigenkapital bzw. vollständig durch mittel- und langfristig zur Verfügung stehende Mittel gedeckt.



4 LAGEBERICHT

C CHANCEN-, RISIKO- UND PROGNOSEBERICHT

C.1 RISIKOMANAGEMENT UND RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Ziel des Risikomanagementsystems 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

Mögliche Risiken, die sich unter anderem aus der Ukraine-Krise oder der ansteigenden Inflation ergeben können, sind noch nicht abschließend bewertbar. Die Anfang März 2022 stark steigenden Energiepreise sowie die Ungewissheit über die aus Russland zur Verfügung stehenden Energiemengen können deutlich Einfluss auf die zukünftige Entwicklung der Gesellschaft haben. Die Entwicklung wird laufend von der Gesellschaft überwacht, um jederzeit erforderliche Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Mit in der ÖPNV-Branche bis dahin unerwartetem Beschluss des Koalitionsausschusses der Bundesregierung vom 24. März 2022 ist im Laufe des Jahres 2022 von der Umsetzung eines auf drei Monate befristeten ÖPNV-Angebots zu einem stark vergünstigten Fahrpreis von 9 Euro (Aktion „9 für 90“) auszugehen. Grundsätzlich soll nach bisherigen Aussagen die Finanzierung der bei den Verkehrsunternehmen entstehenden Fahrgeldmindereinnahmen durch den Bund gewährleistet sein.

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

Wichtigstes Instrument zur Eindämmung der negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen war auch im Jahr 2021 der im Juli 2021 von Bund und Ländern gemeinsam auf den Weg gebrachte ÖPNV-Rettungsschirm. Nachdem davon ausgegangen wird, dass das Vor-Corona-Niveau erst mittelfristig wieder erreicht werden kann, braucht es auch in den kommenden Jahren eine finanzielle Unterstützung seitens der Politik.

Marktrisiken und -chancen

Die Folgen der Corona-Pandemie waren auch 2021 die bestimmenden Einflussgrößen für die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der daraus resultierenden Verkehrserlöse. Der für 2021 neu aufgelegte ÖPNV-Rettungsschirm ermöglichte einen Ausgleich der Mindereinnahmen in Höhe des Vor-Corona-Niveaus von 2019, doch auch 2022 ist mit Mindereinnahmen zu rechnen. Weiterhin verbleibt das latente Risiko eines nachhaltig veränderten Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste, unter anderem aufgrund einer Forcierung mobiler Arbeitsformen, mit einem Risiko für die Einnahmensituation. Um diesem entgegenzuwirken, wurden Kundenbindungsmaßnahmen überprüft. Die Rückgewinnung von Abokunden erfordert neue Tarifangebote, die eine flexible Nutzung ermöglichen. 2022 ist daher ein eTarif-Pilotversuch geplant, der eine nutzungsabhängige Preisgestaltung beinhaltet. Der ÖPNV hat weiterhin eine tragende Rolle bei der Erreichung der Klimaziele. Ein Ausbau des Verkehrsangebots mit weiteren öffentlichen Mitteln ist hierfür erforderlich. Zusätzlich bestehen Risiken aus der zu einem späteren Zeitpunkt stattfindenden Endabrechnung der zunächst nur vorläufig zugeschiedenen Verkehrserlöse, die nicht nur im Abrechnungsjahr wirken, sondern auch die Ergebnisse der Folgejahre beeinflussen können.

4 LAGEBERICHT

Technische Risiken

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

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

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

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 aufgrund des niedrigen Zinsniveaus fort, der von den Banken immer konsequenter an die Unternehmen weitergegeben wird. 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, Rechtsprechung und Finanzverwaltungsauffassung besteht für die VAG das Risiko, steuerlich relevante Sachverhalte nicht korrekt und zeitnah abzubilden. Zudem werden die VAG und ihre Tochterunternehmen mit großem Zeitversatz geprüft. Die Dauer der Betriebsprüfungen ist erfahrungsgemäß überdurchschnittlich lang und der Abschluss der Betriebsprüfung ist nicht beeinflussbar. Um unter anderem diesen Risiken zu begegnen, wurde ein konzernweites Tax Compliance Management System eingeführt, das die Beachtung aller steuerrechtlichen Vorschriften sicherstellen soll.

Gesamtbeurteilung

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

C.2 PROGNOSEBERICHT

Markt und Kunde

Perspektivisch wird weiterhin eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sowie eine Steigerung der Kundenzufriedenheitswerte angestrebt. Grundsätzlich bestehen dafür durch die Finanzierungszusagen der öffentlichen Hand sowie die anhaltenden öffentlichen Diskussionen 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 Rückgewinnung 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 pandemiebedingten Wandel von Nachfragestrukturen und -potenzialen ergeben können, sind weiterhin nicht klar absehbar.

Auf Basis der Unternehmensprognosen zu den preisbedingten Aufwandssteigerungen im VGN erfolgte zum 1. Januar 2022 eine verbundweite Tarifierpassung um durchschnittlich +5,5 %. Ausgenommen davon sind auf Basis eines Stadtratsbeschlusses aus dem Jahr 2020 die Fahrpreise in den Tarifstufen A und K (Tarifgebiet Nürnberg/Fürth). Die daraus resultierenden Fahrgeldmindereinnahmen werden verursachergerecht von der Stadt Nürnberg vollständig und dauerhaft ausgeglichen. Ab 1. Januar 2023 werden die Fahrpreise im VGN jährlich und verbundeinheitlich auf Basis eines modifizierten, indexbasierten Verfahrens („VGN Mobilitätsindex“) angepasst. Neben den Aufwandsprognosen der Verkehrsunternehmen im VGN wird künftig die Einkommensentwicklung privater Haushalte in Mittelfranken mit gleichem Gewicht bei der Ermittlung der notwendigen Tarifierpassung im VGN berücksichtigt. Die neue Vereinbarung zum VGN Mobilitätsindex gilt zunächst bis zum Jahr 2027.

Die im Jahr 2020 durch den Nürnberger Stadtrat beschlossene Einführung eines 365-Euro-Tickets in Nürnberg wurde mit Beschlussfassung vom 30. März 2022 mindestens bis zum Vorliegen grundsätzlich veränderter finanzieller Rahmenbedingungen zurückgenommen. In den kommenden Jahren ist damit nicht von einer Einführung auszugehen. Alternative Maßnahmen zur weiteren Aktivitätssteigerung im ÖPNV werden untersucht und sollen einschließlich deren Kosten- und Nachfragewirkung vor der Sommerpause 2022 im Stadtrat Nürnberg für eine mögliche Beschlussfassung vorgelegt werden. Gleichzeitig werden Möglichkeiten zur teilweisen Refinanzierung durch eine Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung geprüft. Für den Fall einer Umsetzung wären den Verkehrsunternehmen ggf. entstehende Fahrgeldmindereinnahmen aus Tarifmaßnahmen durch zusätzliche öffentliche Mittel vollständig und dauerhaft auszugleichen.

4 LAGEBERICHT

Im Jahr 2022 soll die Mobilitätsplattform NürnbergMOBIL durch die Anbindung weiterer Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing bzw. E-Scooter-Vermietsysteme ergänzt und weiter am Markt etabliert werden. Von Nutzer*innen gewünschte Funktionalitäten wie die Integration von Abonnements in der Smartphone-App oder eine CheckIn-/Out- Funktionalität sollen ebenfalls umgesetzt werden. Die Weiterentwicklung erfolgt unter starker Berücksichtigung der Kundenwünsche. Die Nutzerzahlen sollen damit im ersten Jahr nach der Einführung deutlich gesteigert werden.

Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb

Die VAG geht nach Überwindung der aktuellen Pandemie perspektivisch weiterhin von steigenden Fahrgastzahlen und damit einem erhöhten Fahrzeugbedarf aus. Die Angebotsqualität steht insbesondere auch mit Blick auf die kurzfristig notwendige Fahrgastrückgewinnung weiter im Fokus. Die VAG investiert daher weiterhin in die Modernisierung und den Ausbau ihres Fuhrparks. Kurzfristig tragen entstehende, zusätzliche Kapazitäten zu einem größeren individuellen Platzangebot bzw. vergrößertem Abstand zwischen den Fahrgästen bei.

Bis zum Sommer 2022 sollen alle 35 bei der Firma Siemens beauftragten U-Bahn-Fahrzeuge des Typs G1 an die VAG ausgeliefert und damit die Altfahrzeuge der Typen DT1 und DT2 ersetzt sein.

Im Rahmen einer 2019 durchgeführten Ausschreibung mit einem Gesamtvolumen von bis zu 87 neuen Straßenbahnfahrzeugen hatte die Firma Siemens den Zuschlag erhalten. Im November 2021 wurde die Fertigung des ersten von zwölf in einer ersten Stufe bestellten Straßenbahnfahrzeugen der neuen Baureihe GTA8 abgeschlossen. Ende Februar 2022 wurde das erste Fahrzeug ausgeliefert. Bei der VAG erfolgen abschließende Testläufe sowie die Inbetriebnahme der Fahrzeuge. Die Typzulassung wird im Sommer 2022 angestrebt. Der Fahrgastbetrieb soll nach Schulung des Fahrpersonals voraussichtlich ab September 2022 erfolgen. Zum Jahresende 2021 wurden auf Basis des Mobilitätsbeschlusses der Stadt Nürnberg und den damit verbundenen Angebotsausweitungen Bestelloptionen über insgesamt 14 weitere Fahrzeuge gezogen.

Für die zweite Umsetzungsphase eines Förderprojekts des Bundesministeriums für Umwelt wurden die Vergabeverfahren für 46 weitere Elektrobusse sowie die damit erforderliche Ladeinfrastruktur abgeschlossen und die Lieferanten beauftragt. Insgesamt beinhaltet die Förderung in Höhe von 23.800 T€ die Beschaffung von 85 Elektrobusen. Mitte 2023 wird die VAG damit über insgesamt 92 Elektrobusse verfügen und verfolgt ihr mittelfristiges Ziel weiter, die Busflotte vollständig mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen auszustatten.

Die Flexzone des bestehenden Fahrradverleihsystems VAG_Rad soll im Jahr 2022 um den Stadtteil Langwasser erweitert werden. Zudem ist die Errichtung weiterer Ausleihstationen entlang wichtiger Verkehrsrouten vorgesehen. Für die Umsetzung der geplanten Angebotsausweitung wurden 500 zusätzliche Fahrräder bestellt.

Gesamtprognose und Ausblick 2022

Die Auswirkungen der Ukraine-Krise können erheblichen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung der Gesellschaft haben und sind nicht abschließend bewertbar. Des Weiteren lassen sich die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch die Nutzung des ÖPNV ebenfalls nicht vollständig abschätzen. Für das Jahr 2022 wird im Vorjahresvergleich mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen gerechnet. Die VAG geht weiterhin davon aus, dass dem ÖPNV eine tragende Rolle bei der Erreichung der Klimaziele zukommt und ein Ausbau des Verkehrsangebots hierfür erforderlich ist. Grundsätzlich bleibt die nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wird im Geschäftsjahr 2022 mit einem negativen EGT in Höhe von 125.745 T€ gerechnet. Die Verschlechterung im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 ist vor allem auf höhere Personalaufwendungen und höhere Abschreibungen sowie rückläufige sonstige Erträge zurückzuführen. Gegenläufig wirkt sich der erwartete Anstieg der Umsatzerlöse aus. Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2022 Investitionen in Höhe von 123.630 T€. Die VAG rechnet für 2022 mit rund 41.944 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 37.029 T€ geplant. Die Fahrzeugbeschaffungen werden im Wesentlichen durch Fremdfinanzierung erfolgen.

Nürnberg, 14. April 2022

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Josef Hasler

Tim Dahmann-Resing

Magdalena Weigel

5 BILANZ

Aktivseite	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
	TZ	T€	T€
A. ANLAGEVERMÖGEN	C.1		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		2.179	2.280
II. Sachanlagen		419.619	354.276
III. Finanzanlagen		12.407	12.198
		434.205	368.754
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		24.226	24.541
2. Unfertige Leistungen		1.803	1.221
		26.029	25.762
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	C.2		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		13.078	20.731
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		138.777	138.665
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.198	936
4. Sonstige Vermögensgegenstände		1.448	1.632
		154.501	161.964
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		1.950	3.221
		182.480	190.947
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		38	68
		616.723	559.769

Passivseite	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
	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		258.088	252.173
2. Steuerrückstellungen		50	52
3. Sonstige Rückstellungen		26.888	28.784
		285.026	281.009
C. VERBINDLICHKEITEN	C.5		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		205.023	149.377
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		16.521	16.371
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		5.193	7.023
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		482	240
5. Sonstige Verbindlichkeiten		8.841	10.874
		236.060	183.885
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		5.777	5.015
		616.723	559.769

⑥ GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	Anhang	2021	2020
	TZ	T€	T€
1. Umsatzerlöse	D.1	138.242	134.707
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		533	414
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		3.599	2.478
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2	60.285	43.349
5. Materialaufwand	D.3	– 73.364	– 70.644
6. Personalaufwand	D.4	– 135.317	– 126.953
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		– 26.272	– 21.729
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		– 40.591	– 41.939
9. Finanzergebnis	D.5	– 8.281	– 9.008
10. Ergebnis der Geschäftstätigkeit		– 81.166	– 89.325
11. Ergebnis nach Steuern		– 81.166	– 89.325
12. Sonstige Steuern		– 170	– 138
13. Erträge aus Verlustübernahme		81.336	89.463
14. Jahresüberschuss		0	0

7 ANHANG

A ALLGEMEINE ANGABEN

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

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

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

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

	Nutzungsdauer in Jahren
Immaterielle Vermögensgegenstände	3 – 20
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	15 – 66
Technische Anlagen und Maschinen	1 – 75
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 – 25

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

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

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

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

7 ANHANG

Umlaufvermögen

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

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nennwert bilanziert. Zweifelhafte oder uneinbringliche Forderungen werden wertberichtigt bzw. abgeschrieben. Das allgemeine Ausfallrisiko wird durch die pauschale Wertberichtigung der Forderungen berücksichtigt. Unverzinsliche Gehaltsvorschüsse werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Flüssige Mittel sind zum Nennwert ausgewiesen.

Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

Eigenkapital

Der Ansatz des Eigenkapitals erfolgt zum Nennbetrag.

Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren ermittelt. Grundlagen des Gutachtens sind die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und der durch die Deutsche Bundesbank bekannt gegebene Rechnungszinsfuß von 1,87 % (Vorjahr 2,30 %), der dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Geschäftsjahre bei einer angenommenen Laufzeit von 15 Jahren entspricht. Zudem wird ein Gehaltstrend von 2,1 % (Vorjahr 2,1 %) berücksichtigt. Eine Fluktuationsrate wird ab 2020 nicht mehr unterstellt. Der Rentenanpassung wird ebenfalls wie im Vorjahr mit 1,7 % für allgemeine Versorgung 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 1,35 % (Vorjahr 1,60 %), 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 2021 beträgt insgesamt 19.690 T€ und liegt somit 8.659 T€ über dem Buchwert. Im Geschäftsjahr wurden 284 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 81.336 T€ (Vorjahr 89.463 T€) und um sonstige Forderungen in Höhe von 57.001 T€ (Vorjahr 48.779 T€). Daneben sind sonstige Forderungen gegen verbundene Unternehmen von 440 T€ (Vorjahr 423 T€).

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

Sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 31 T€ (Vorjahr 29 T€) haben eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Alle übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

C.3 EIGENKAPITAL

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

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

C.4 RÜCKSTELLUNGEN

Der Unterschiedsbetrag aus dem Ansatz der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen nach Maßgabe des durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz nach Maßgabe des durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Jahren beträgt 17.951 T€.

Mit den sonstigen Rückstellungen wird nach derzeitigem Kenntnisstand im ausreichenden Umfang Vorsorge für künftige Verpflichtungen und Risiken getroffen. Sie enthalten in der Hauptsache ungewisse Verbindlichkeiten aus dem Personalbereich (10.244 T€), unter anderem Überstunden- und Gleitzeitüberhänge, sonstige Bauleistungen (8.241 T€) sowie Risiken aus der Korrektur von Verbundeinnahmen (4.322 T€).

7 ANHANG

C.5 VERBINDLICHKEITEN

	davon mit einer Restlaufzeit			
	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	205.023	84.771	120.252	91.876
<i>Vorjahr</i>	<i>149.377</i>	<i>26.761</i>	<i>122.616</i>	<i>90.134</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.521	16.521	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>16.371</i>	<i>16.363</i>	<i>8</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.193	5.193	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>7.023</i>	<i>7.023</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	482	482	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>240</i>	<i>240</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	8.841	8.841	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>10.874</i>	<i>10.874</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon aus Steuern	945	945	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>925</i>	<i>925</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	157	157	0	0
<i>Vorjahr</i>	<i>160</i>	<i>160</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Gesamt	236.060	115.808	120.252	91.876
<i>Vorjahr</i>	<i>183.885</i>	<i>61.261</i>	<i>122.624</i>	<i>90.134</i>

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

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

7 ANHANG

D ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

D.1 UMSATZERLÖSE

	2021	2020
	T€	T€
Verkehrserlöse	121.127	118.586
Sonstige Umsatzerlöse	17.115	16.121
	138.242	134.707

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Umsatzerlöse in Höhe von 6.570 T€ (Vorjahr 7.729 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 57.813 T€ (Vorjahr 41.359 T€) enthalten. Diese bestehen hauptsächlich aus den Zuschüssen für den Rettungsschirm von Bund und Ländern aufgrund der Corona-Pandemie.

D.3 MATERIALAUFWAND

	2021	2020
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	25.841	24.815
Aufwendungen für bezogene Leistungen	47.523	45.829
	73.364	70.644

D.4 PERSONALAUFWAND

	2021	2020
	T€	T€
Löhne und Gehälter	97.407	90.717
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	37.910	36.236
<i>davon für Altersversorgung</i>	17.854	17.442
	135.317	126.953

7 ANHANG

D.5 FINANZERGEBNIS

	2021	2020
	T€	T€
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	440	423
Erträge aus Beteiligungen	10	50
Beteiligungsergebnis	450	473
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	338	438
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	28	32
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 9.097	– 9.951
<i>davon: an verbundenen Unternehmen</i>	– 35	– 58
<i>Aufzinsung langfristiger Rückstellungen gemäß § 277 Abs. 5 HGB</i>	– 5.796	– 6.737
Zinsergebnis	– 8.731	– 9.481
Finanzergebnis	– 8.281	– 9.008

E ERGÄNZENDE ANGABEN

E.1 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Pachtverträgen

		davon gegenüber verbundenen Unternehmen	davon gegenüber assoziierten Unternehmen
	T€	T€	T€
fällig 2022	8.865	1.164	0
fällig 2023 bis 2026	35.700	4.656	0
fällig nach 2026	7.410	1.164	0
	51.975	6.984	0
Bestellobligo für Investitionen des Sachanlagevermögens	132.030	659	249
Gesamtergebnis	184.005	7.643	249

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

E.2 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

7 ANHANG

E.3 BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSVERBINDUNGEN

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

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

Die Beteiligungsunternehmen werden nachfolgend aufgezeigt:

Name und Sitz der Gesellschaft (Stand 31.12.2021)	Anteil am Kapital	Eigen- kapital	Jahres- ergebnis
	%	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 Betriebsberatungs- gesellschaft mbH, Nürnberg	50,00	784	44 ³
ÖPNV Akademie Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	50,00	230	30 ³
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	25,92	54	0 ³
Mobility inside Verwaltungs GmbH	5,00	50	0 ⁴
beka GmbH, Köln	0,46	1.086	– 186 ³
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG	3,28	1.939	– 1.673 ⁴

E.4 PERSONALSTAND

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

	2021	2020
Arbeitnehmer:innen	2.009	1.922
<i>davon Vollzeitbeschäftigte</i>	<i>1.703</i>	<i>1.605</i>
<i>davon Teilzeitbeschäftigte</i>	<i>306</i>	<i>317</i>

E.5 NACHTRAGSBERICHT

Bezüglich der Entwicklung der Ukraine-Krise wird auf die Ausführungen im Lagebericht verwiesen. Für das Jahr 2021 sind die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise noch nicht abschließend absehbar. Der Verlauf der Pandemie wird weiterhin Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Darüber hinaus wurden nach Ende des Geschäftsjahres keine Risiken oder Vorgänge von besonderer Bedeutung identifiziert, die unter zu Grunde legen der aktuellen Planung den Fortbestand des Unternehmens gefährden oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich beeinträchtigen.

7 ANHANG

E.6 ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE DER GESELLSCHAFT

AUFSICHTSRAT

Christian Vogel	Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Vorsitzender des Aufsichtsrats	Andreas Krieglstein	Stadtrat und Bereichsleiter Unternehmensentwicklung der VR Bank Metropolregion Nürnberg eG
Jürgen Rötzer	Betriebsratsvorsitzender der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer der VAG
Rainer Lehmann	Sachbearbeiter der VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, bis 7. Juni 2021	Jürgen Meierhöfer	Straßenbahnfahrer der VAG, ab 7. Juni 2021
Dr. Nasser Ahmed	Stadtrat und Referent für Kommunikation der Tennet TSO GmbH	Achim Mletzko	Stadtrat und Geschäftsführer Evangelische Jugend Nürnberg, bis 7. Juni 2021
Marco Bär	Verkehrsmeister der VAG, bis 7. Juni 2021	Maximilian Müller	Stadtrat und Geschäftsführer für Projektentwicklung und Transaktion der Alpha Gruppe in Nürnberg
Florian Betz	Stadtrat und Anwendungsentwickler, bis 7. Juni 2021	Roland Müller	Busfahrer der VAG
Mike Bock	Stadtrat und freiberuflicher Ingenieur für Maschinensicherheit unter dem Namen „Safety 4 Future – Mike Bock“	Marion Padua	Stadträtin und pädagogische Fachkraft in einer offenen Ganztagschule
Thorsten Brehm	Stadtrat und Geschäftsführer der Rimondeli UG	Stefanie Sattler	Schwerbehindertenvertreterin der VAG
Udo Budde	Fahrtreppenteur der VAG, bis 7. Juni 2021	Konrad Schmidt	Geschäftsbereichsleiter Fahrweg der VAG, ab 7. Juni 2021
Andreas Gerstmeier	freigestelltes Betriebsratsmitglied der VAG	Kilian Sendner	Stadtrat und Rentner
Natalie Keller	Stadträtin, Projektleiterin und Referentin für Antidiskriminierungs- arbeit im Projekt „Aktiv(ierend)e Antidiskriminierungsarbeit in Bayern“, AGABY Arbeitsgemeinschaft der Ausländer-, Migranten- und Integrationsbeiräte Bayerns	Rita Wittmann	Bezirksgeschäftsführerin ver.di Mittelfranken, ab 7. Juni 2021
Tobias Kern	Industriemechaniker der VAG, bis 7. Juni 2021	Stefan Wolf	Gewerkschaftssekretär ver.di Mittelfranken, ab 7. Juni 2021
		Walter Wunsiedler	FAP-Fahrer der VAG, ab 7. Juni 2021
		Yasemin Yilmaz	Stadträtin und Fachassistentin bei ZAV International Services (Bayern) – Dienststelle der Bundesagentur für Arbeit

7 ANHANG

E.6 ORGANE UND AUFWENDUNGEN FÜR ORGANE DER GESELLSCHAFT

VORSTAND

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

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands betragen 608 T€. Die Vergütung des Vorstands beträgt im Einzelnen für Herrn Josef Hasler Fixum 184 T€ sowie Sachleistungen 9 T€, für Herrn Tim Dahlmann-Resing Fixum 260 T€ sowie Sachleistungen 7 T€, und für Frau Magdalena Weigel Fixum 144 T€ sowie Sachleistungen 4 T€. Zudem bestehen Pensionszusagen von 2.397 T€, die unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen werden.

Frühere Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 132 T€. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind 2.452 T€ zurückgestellt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erhielten Aufwandsentschädigungen von 41 T€.

Nürnberg, den 14. April 2022
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Josef Hasler

Tim Dahlmann-Resing

Magdalena Weigel

8 ANLAGEVERMÖGEN

Vermögensgruppe	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand 01.01.2021	Zugang	Abgang	Umbuchung	Stand 31.12.2021	Stand 01.01.2021	Abschreibungen des Geschäftsjahres	/, kumulierte Abschreibungen auf Anlagen- abgänge und Umbuchungen	Zuschreibungen des Geschäftsjahres	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2020
	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	9.398	495	0	899	10.792	8.414	841	0	0	9.255	1.537	984
2. Geleistete Anzahlungen	1.296	245	0	– 899	642	0	0	0	0	0	642	1.296
	10.694	740	0	0	11.434	8.414	841	0	0	9.255	2.179	2.280
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit												
a) Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	10.028	2.219	6	3.798	16.039	6.535	280	6	0	6.809	9.230	3.493
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	49.765	2.832	227	907	53.277	36.846	870	121	0	37.595	15.682	12.919
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	789	0	0	0	789	765	3	0	0	768	21	24
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	213	0	0	0	213	69	5	0	0	74	139	144
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	2.631	0	0	0	2.631	475	81	0	0	556	2.075	2.156
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Steuerungsanlagen	126.680	7.737	696	314	134.035	78.408	4.673	693	0	82.388	51.647	48.272
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	366.122	43.340	43.566	93.188	459.084	244.036	17.320	43.462	0	217.894	241.190	122.086
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	12.957	15	24	49	12.997	8.344	528	18	0	8.854	4.143	4.613
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	39.431	1.503	249	669	41.354	33.166	1.671	225	0	34.612	6.742	6.265
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	154.304	33.371	0	– 98.925	88.750	0	0	0	0	0	88.750	154.304
	762.920	91.017	44.768	0	809.169	408.644	25.431	44.525	0	389.550	419.619	354.276
III. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	76	0	0	0	76	0	0	0	0	0	76	76
2. Beteiligungen	70	303	0	0	373	0	0	0	0	0	373	70
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.031	0	0	0	11.031	0	0	0	0	0	11.031	11.031
4. Sonstige Ausleihungen	1.163	8	156	0	1.015	142	0	0	54	88	927	1.021
	12.340	311	156	0	12.495	142	0	0	54	88	12.407	12.198
Anlagenvermögen	785.954	92.068	44.924	0	833.098	417.200	26.272	44.525	54	398.893	434.205	368.754

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der VAG Aktiengesellschaft, Nürnberg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Die im Abschnitt B.4. des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in Abschnitt B.4 des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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

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

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – 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 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 14. April 2022

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 2021 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 den Anpassungen der Satzung sowie der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft aufgrund des Überschreitens der Schwelle von 2.000 Arbeitnehmer*innen bei der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft und der damit verbundenen Anwendung des Mitbestimmungsgesetzes zugestimmt bzw. eine entsprechende Empfehlung an die Hauptversammlung abgegeben. Außerdem wurde Tim Dahlmann-Resing mit Wirkung zum 1. Juli 2022 für weitere fünf Jahre zum Vorstand des Ressorts „Technik und Marketing VAG“ bestellt.

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

Im Geschäftsjahr 2021 trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen.

Außerdem fanden drei Sitzungen des Vergabeausschusses und eine gemeinsame Sitzung der Personal- und Präsidialausschüsse der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft und der Städtische Werke Nürnberg GmbH statt.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Aufgrund der Anwendung des Mitbestimmungsgesetzes setzt sich der Aufsichtsrat seit Juni 2021 aus 20 Mitgliedern, je zehn Mitglieder der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite zusammen. Daher ergaben sich bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats personelle Änderungen.

Zum 7. Juni 2021 sind auf der Anteilseignerseite Florian Betz und Achim Mletzko sowie auf der Arbeitnehmerseite Marco Bär, Udo Budde, Tobias Kern und Rainer Lehnemann aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

Im Rahmen der Neuwahlen der Arbeitnehmervertreter*innen wurden Jürgen Meierhöfer, Konrad Schmidt, Rita Wittmann, Stefan Wolf und Walter Wunsiedler neu in den Aufsichtsrat gewählt. Wiedergewählt wurden Andreas Gerstmeier, Dieter Leikauf-Götz, Roland Müller, Jürgen Rötzer und Stefanie Sattler.

In der konstituierenden Sitzung am 7. Juni 2021 wurde Jürgen Rötzer zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

In der Hauptversammlung am 7. Juni 2021 wurden auf Anteilseignerseite Dr. Nasser Ahmed, Mike Bock, Thorsten Brehm, Natalie Keller, Andreas Krieglstein, Maximilian Müller, Marion Padua, Kilian Sendner, Christian Vogel und Yasemin Yilmaz in ihrem Amt als Aufsichtsratsmitglied bestätigt.

In seiner Sitzung am 7. Juni 2021 hat der Aufsichtsrat Christian Vogel erneut zum Vorsitzenden gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt allen ausgeschiedenen Mitgliedern für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

JAHRESABSCHLUSS

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 und der Lagebericht wurden von der Deloitte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Nürnberg, geprüft. Der Auftrag zur Durchführung der Prüfung wurde in der Hauptversammlung am 7. Juni 2021 beschlossen und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats erteilt. Der Prüfungsbericht wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vorgelegt.

Die Abschlussprüfer*innen haben bei der Jahresabschlussberatung des Aufsichtsrats am 25. Mai 2022 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 2021 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021 geprüft. Er billigte den Jahresabschluss, der damit gemäß § 172 Aktiengesetz festgestellt ist, sowie den Lagebericht.

DANK AN VORSTAND, BETRIEBSRAT UND UNTERNEHMENSANGEHÖRIGE

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

Nürnberg, 25. Mai 2022



Christian Vogel
Vorsitzender des Aufsichtsrats

11 IMPRESSUM

VAG VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

Südliche Fürther Straße 5, 90429 Nürnberg

Telefon: 0911 283-0

Telefax: 0911 283-4800

E-Mail: presse@vag.de

Internet: www.vag.de

Redaktion Konzernkommunikation

Barbara Lohss

Konzept, Gestaltung, Realisation

arsmedium Aktiengesellschaft Nürnberg

Fotografie

Claus Felix (Titel)

Torsten Hönig (Vorstand)

Stand: Juli 2022