

Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft

JAHRESABSCHLUSS

2022

CVAG
CHEMNITZER VERKEHRS-AG

INHALTSVERZEICHNIS

Bericht des Aufsichtsrates	4
Vorwort des Vorstandes	6
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022	8
Bilanz zum 31. Dezember 2022	28
Gewinn- und Verlustrechnung	30
Anhang für das Geschäftsjahr 2022	32
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022	50
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	52

BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2022 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung des Aufsichtsrates obliegenden Überwachungs- und Beratungspflichten uneingeschränkt wahrgenommen. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig und umfassend während des Geschäftsjahres durch schriftliche und mündliche Berichte über die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens informiert. Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung des Unternehmens anhand der Berichte des Vorstandes überwacht. Alle wichtigen Vorgänge hat er mit dem Vorstand eingehend beraten. Er hat satzungsgemäß die erforderlichen Zustimmungen zu den zustimmungspflichtigen Rechtsgeschäften und Maßnahmen erteilt.

Im Berichtsjahr 2022 fanden vier planmäßige Sitzungen statt. Schwerpunkte der Sitzungen des Aufsichtsrates im Jahr 2022 bildeten der Jahresabschluss 2021, der Wirtschaftsplan 2023 und die mittelfristige Wirtschafts- und Finanzplanung für die Jahre 2024 bis 2027. Das Gremium befasste sich zudem mit Berichten zu betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, zur Lage des Unternehmens, zu geplanten Investitionsbauvorhaben, zur beihilferechtlichen Abrechnung ÖDA, zu den Beteiligungen sowie zum Risiko- und Compliancemanagement. Strategische Überlegungen zur Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte und Vertragsgestaltungen zum Chemnitzer Modell waren ebenfalls Gegenstand der Sitzungen.

Der Vorstand berief im Jahr 2022 eine ordentliche und eine außerordentliche Hauptversammlung ein.

Die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 sowie den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 einschließlich der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach § 53 HGrG geprüft. Im Ergebnis der Prüfung konnte der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt werden. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat ausgehändigt und in die Aussprache zum Jahresabschluss und dessen Prüfung einbezogen worden.

Der Abschlussprüfer hat an der Sitzung des Aufsichtsrates am 11. Mai 2023 teilgenommen und über den Abschluss des Geschäftsjahres 2022 sowie die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand vorgelegten Jahresabschluss und Lagebericht geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2022 gebilligt und der Hauptversammlung empfohlen, diesen festzustellen. Der Aufsichtsrat hat der Hauptversammlung die Entlastung des Vorstandes und der Mitglieder des Aufsichtsrates vorgeschlagen.

Dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat Dank und Anerkennung für die geleistete Arbeit und ihr Engagement aus.

Chemnitz, 11. Mai 2023

Sven Schulze
Vorsitzender des Aufsichtsrates der
Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft

VORWORT DES VORSTANDES

In 2022 blickten wir auf 100 Jahre städtische Omnibus-Geschichte in Chemnitz zurück. Am 1. Februar 1922 verkehrte, aus der Not der Nachkriegsfolgen heraus, die den Neubau einer Straßenbahnstrecke nicht zuließen, eine erste Omnibuslinie unter städtischer Regie zwischen Limbacher Straße und der Frauenklinik in der Flemmingstraße. Der Chemnitzer Stadtbusbetrieb, der im Jahr 1922 mit dieser provisorischen Linie begann, besteht heute aus einem Netz aus 39 Linien. Im Einsatz ist dabei ein moderner Fuhrpark mit ausschließlich niederflurigen Fahrzeugen, welche allen Fahrgästen das stufenlose Ein- und Aussteigen ermöglichen.

Der Fuhrpark der CVAG soll so nachhaltig und gleichzeitig so kundenfreundlich wie möglich gestaltet werden. Hierfür setzen wir auf moderne und umweltbewusste Technik. Für den Fuhrpark der CVAG wurden erstmals 15 Hybridbusse beschafft, die bis Anfang 2022 alle in Betrieb genommen wurden. Diese neuen Busse verfügen neben dem bereits ausgereiften und sparsamen Euro 6e Dieselmotor über einen Elektromotor. Der Hybridantrieb dient nicht der Steigerung der Maximalleistung des Busses, sondern er stellt eine Entlastung für den Dieselmotor dar. So können bis zu 8,5 Prozent Kraftstoff im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren eingespart werden und damit auch bis zu 8,5 Prozent CO₂-Emissionen. Die neuen Diesel-Hybridbusse rechnen sich also sowohl ökologisch als auch ökonomisch.

Die CVAG beteiligt sich in den kommenden Jahren an einem Forschungsprojekt. Unter Federführung der Hörmann Vehicle Engineering GmbH startete mit Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung am 14. Oktober 2022 offiziell das Projekt „SmarTram“. Mit den Projektpartnern FusionSystems GmbH und der IABG mbH werden technische Lösungen unter Nutzung von geeigneten Automatisierungspotenzialen für die autonome Straßenbahn erarbeitet. Die CVAG wird innerhalb dieses Projektes insbesondere die Anforderungen aus der betrieblichen Umsetzung und den perspektivischen Fahrzeugeinsätzen unter den Rahmenbedingungen des ÖPNV-Liniennetzes von Chemnitz definieren. Gefördert wird das Projekt durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz innerhalb des Programmes für „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“.

Neben einer attraktiven, innovativen und umweltfreundlichen Bus- und Straßenbahnflotte, welche wir sukzessive verjüngen, ist der Ausbau des Straßenbahnnetzes für einen starken ÖPNV ebenso wichtig. Das Chemnitzer Modell gilt als eines der wichtigsten ÖPNV-Projekte im Freistaat Sachsen. Mit nur wenigen Ergänzungen wird das vorhandene Streckennetz der Eisenbahnen in und um Chemnitz zusammen mit dem städtischen Straßenbahnnetz zu einem integrierten Verkehrssystem ausgebaut und ermöglicht schnelle und direkte Verbindungen zwischen Stadt und Region. Am 29. Januar 2022 fand die Eröffnung des Chemnitzer Modells Stufe 2 (Technopark - Thalheim - Aue) statt.

Zur Weiterentwicklung der Straßenbahn in Chemnitz wurde die Machbarkeit von zwei zusätzlichen Neubaustrecken geprüft - eine Strecke vom Hauptbahnhof zum Zeisigwald sowie eine Strecke von

Schönau nach Reichenbrand. Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden bereits der Kommunalpolitik vorgestellt und stießen auf ein breites positives Echo. Die notwendige Beschlussvorlage wurde am 16. März 2022 durch den Stadtrat mehrheitlich bestätigt. Anschließend konnte ein Fördermittelantrag gestellt werden, der die Akquise von Bundes- und Landesmitteln zum Ziel hat. Parallel dazu wurden die weiteren Planungen vorangetrieben.

Um den Fahrbetrieb der Straßenbahnlinie 5 auch in Zukunft sichern zu können, hat die CVAG im Frühjahr 2022 mit dem grundhaften Ausbau der Gleisanlage zwischen der Haltestelle Reineckerstraße und der Zwischenschleife Geibelstraße begonnen. Innerhalb dieser Baumaßnahme sollen dabei u. a. alle Haltestellen auf dieser Strecke vollständig barrierefrei ausgebaut und die Bahnstrom- und Kommunikationsanlagen erneuert werden.

Am Bahnhof Einsiedel wurde in 2022 ein moderner und barrierefreier Haltestellenbereich sowie eine neue Wendeanlage für unsere Fahrgäste geschaffen. Mit dieser neuen Anlage werden die Umstiegsbeziehungen zwischen den Bussen der CVAG und den Chemnitz Bahnen des Verkehrsverbund Mittelsachsen fahrgastfreundlicher gestaltet.

Das Gleichrichterunterwerk Bernsdorf an der Wendeanlage Wartburgstraße wurde saniert und außerdem wurde die Außenanlage neugestaltet. Auch in der Wendeanlage Schönau gab es eine Veränderung. Hier ist ein komplett neues Gleichrichterunterwerk entstanden. In dieses Gebäude wurden außerdem ein Aufenthaltsraum sowie Sanitäranlagen für unser Fahrpersonal integriert.

Zum 1. August 2022 erfolgte für den gesamten Verkehrsverbund Mittelsachsen eine Tarifierhöhung um durchschnittlich 6,6 Prozent. Erforderlich wurde die Preisanpassung auf Grund steigender Personalkosten sowie erheblicher Mehrkosten für Energie und Diesel.

Außerdem wurde befristet vom 1. Juni bis zum 31. August 2022 ein neues Tarifprodukt eingeführt: das bundesweit gültige 9-Euro-Ticket. Das Angebot war eine Initiative der Bundesregierung im Rahmen des Energie-Entlastungspaketes. Es zielte darauf ab, die gestiegenen Energie- und Spritpreise für Bürgerinnen und Bürger zu kompensieren und gleichermaßen auch neue Kundenkreise an den ÖPNV heranzuführen.

Der öffentliche Nahverkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität und Alltagskultur von Chemnitz. Wir als CVAG haben den Anspruch, ein attraktives und umweltfreundliches Alternativangebot zum Individualverkehr anzubieten. Dass uns das gelingt, dafür sind unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tagtäglich im Einsatz. Ihnen gilt ein herzliches Dankeschön.

Jens Meiwald
Vorstand

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

1. GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

1.1 RAHMENBEDINGUNGEN

Die Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG) ist der umfassende Mobilitätsdienstleister im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Chemnitz und wichtiger Partner der Stadt Chemnitz als Aufgabenträger zur Absicherung der Grundmobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge. Die CVAG stellt als Verkehrsdienstleister einen wichtigen Faktor im Standortwettbewerb dar und trägt wesentlich zur Umsetzung der Ziele im Klima- und Umweltschutz bei.

Die rechtliche Basis für die Erbringung des ÖPNV in Chemnitz ist der gemäß Verordnung Nr. 1370/2007 über Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße am 1. Januar 2020 in Kraft getretene öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA). Der ÖDA hat eine Laufzeit von 22,5 Jahren.

Nationale rechtliche Grundlage für die ÖPNV-Vergabe ist neben der EG-Verordnung Nr. 1370/2007 seit 1. Januar 2013 das an die EG-Verordnung angepasste und in 2021 zuletzt novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Es stärkt den Wettbewerb bei der öffentlichen Vergabe von Verkehrsleistungen, trägt aber auch der Verantwortung der kommunalen Träger für ein ausreichendes Verkehrsangebot Rechnung.

Auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) sind die Zweckverbände als Aufgabenträger für die Erstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne des jeweiligen Verbundraumes zuständig.

Entsprechend seiner Satzung erstellt der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) mit seinen Verbandsmitgliedern gemeinsam den Nahverkehrsplan für den gesamten Verbundraum des ZVMS und schreibt diesen fort.

Die Stadt Chemnitz als Aufgabenträger für den innerstädtischen ÖPNV gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG ist gleichzeitig gemäß § 8a PBefG die „zuständige Behörde“ zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs im Sinne der Verordnung EG Nr. 1370/2007. Dafür hat der Stadtrat der Stadt Chemnitz in seiner Sitzung am 27. Januar 2016 den Nahverkehrsplan „Teilraum Chemnitz“ als Bestandteil des Nahverkehrsplans des ZVMS verabschiedet. Dieser ist mit seinen Leistungsinhalten und Vorgaben zur Bedienstungsquantität und -qualität maßgeblicher Rahmen für unsere wirtschaftliche Tätigkeit.

Soweit der erforderliche Mittelbedarf zur Finanzierung des ÖPNV nicht vollständig innerhalb des Konzernverbundes der VVHC abgedeckt werden kann, ist eine Finanzierung der Differenz über Zuschüsse der Stadt Chemnitz an die VVHC notwendig.

Umfassende Investitionen in die Werterhaltung, Erneuerung der Infrastruktur und Fahrzeuge sowie die gemäß § 8 Abs. 3 PBefG zu schaffende vollständige Barrierefreiheit erfordern weiterhin eine anteilige Finanzierung über Fördermittel und landeseigene Gesetze, um die benötigte Planungssicherheit herzustellen und eine nachhaltige Finanzierung kommunaler Verkehrsprojekte zu sichern.

Ein moderner und leistungsfähiger ÖPNV mit umweltfreundlichen und energieeffizienten Verkehrsmitteln erfordert zur Modernisierung und zum Ausbau sichere und stabile Lösungen zur Finanzierung des kommunalen Nahverkehrs.

1.2 GESCHÄFTSVERLAUF

Im Geschäftsjahr 2022 entwickelte sich die Gesellschaft unter den wirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen insgesamt zufriedenstellend.

Das Verkehrsangebot auf den 5 Stadtbahn- und 39 Stadtbuslinien haben wir im Rahmen unseres Leistungsvolumens auf der Grundlage des Nahverkehrsplanes der Stadt Chemnitz im Geschäftsjahr 2022 mit ca. 9,5 Mio. Kilometern Betriebsleistung erbracht.

Im Jahr 2022 wurden 30,5 Mio. Fahrgäste in unseren Bussen und Straßenbahnen befördert. Das entspricht einer allmählichen Erholung der Fahrgastzahlen im Vorjahresvergleich. Demnach wurden 7,0 Mio. Fahrgäste bzw. 30 % mehr Fahrgäste gezählt als in 2021. Im Vergleich zum Fahrgastaufkommen vor Beginn der Corona-Pandemie liegt das Fahrgastaufkommen noch um 3,4 Mio. niedriger. Täglich nutzen ca. 83 Tausend Fahrgäste unsere Verkehrsmittel. Dabei zählen ca. 87 % der Fahrgäste mit einem Monatsticket, einem ABO-Zeitfahrausweis oder einem Studentenjahresticket zu den Stammkunden.

Die Tochterfirma ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH (ETP) bediente auch im Jahr 2022 Linienverkehrsleistungen in unserem Netz.

Die Leistungserbringung war auch im zurückliegenden Geschäftsjahr zum Teil eingeschränkt. Personalmangel in Folge erhöhter Krankenstände – weiterhin auch coronabedingt – sowie einer weiterhin angespannten Arbeitsmarktlage bei gleichzeitig gestiegenen Personalbeschaffungsbedarfen führten dazu, dass es wiederholt zu mit dem Aufgabenträger abgestimmten Aussetzungen von Leistungsbestandteilen kam. Dabei konnte dennoch bei annähernd gleicher Leistungserbringung

im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Erholung der Fahrgastzahlen erreicht werden. Hier spielte auch das von der Bundesregierung initiierte 9-EUR-Ticket eine Rolle, das bundesweit von Juni bis August für monatlich EUR 9,00 erworben werden konnte und ebenfalls im gesamten Bundesgebiet im Regionalverkehr und ÖPNV gültig war. Das Ticket wirkte im Bediengebiet der CVAG im Wesentlichen im Freizeitverkehr. Ein nachhaltiger Mobilitätswandel im Anschluss an den Aktionszeitraum, zum Beispiel durch einen signifikanten Anstieg von Abonnenten im unsubventionierten Normalbereich, konnte indes nicht verzeichnet werden.

Zur Kompensation der anhaltenden wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie infolge der befristeten Einführung des 9-EUR-Tickets wurden durch den Aufgabenträger Billigkeitsleistungen aus dem Corona-Rettungsschirm beantragt. Diese Mittel wurden bewilligt und stehen zur Finanzierung des Verlustausgleichs der CVAG zur Verfügung.

Eingebettet in die globale politische Lage in Folge des Russland-Ukraine-Krieges seit Februar 2022 und der daraus resultierenden Energiekrise, die zu einer sehr dynamischen Preisentwicklung im Energiesektor führte und damit letztlich als Preistreiber der allgemeinen Inflationsrate in nahezu allen Bereichen überdurchschnittlich wirkte, war auch die CVAG betroffen. Maßgeblich wirkte die Preisentwicklung beim Dieseleinkauf sowie spezifischen Kosten für Subunternehmen und auf die wirtschaftlichen Ergebnisse bei der Durchführung von Ausschreibungen für Investitionsbauvorhaben. Insgesamt führte die allgemeine Preisentwicklung zu einem weiteren Anstieg des erforderlichen Verlustausgleichs im Vergleich zum Vorjahr.

Im Rahmen des installierten Qualitätsmanagementsystems hat die CVAG auch im Jahr 2022 gemeinsam mit weiteren 34 Verkehrsunternehmen sowie drei Verkehrsverbänden und einer lokalen Nahverkehrsgesellschaft am ÖPNV-Kundenbarometer teilgenommen, um auf diesem Wege eine kontinuierliche Messung und Vergleichbarkeit der Service-Qualität sicherzustellen. Es wurden 502 ÖPNV-Kunden telefonisch nach ihrem Empfinden hinsichtlich der Qualität des Chemnitzer Nahverkehrs befragt. In der Kategorie „Globalzufriedenheit“, die eine Aussage bezüglich der Bewertung der Summe aller Einzelmerkmale trifft, erreichte die CVAG einen Wert von 2,70 (Vorjahr: 2,72), was im Bewertungsraster „eher gut“ entspricht. Dabei ist die CVAG weiterhin besser als der Branchendurchschnitt mit 2,85 (Vorjahr: 2,79).

Betriebliche Leistungskennziffern

	2022	2021
Betriebsleistung (Tkm)	9.471,7	9.615,0
Zug-Nutz-km Straßenbahn (Tkm)	1.649,4	1.720,5
Nutz-km Omnibus (Tkm)	7.882,3	7.894,5
Beförderte Personen (Mio.) Datenbasis AFZS	30,4	23,5
Fahrzeugbestand (Stand 31.12.)		
Straßenbahn	39	39
davon Tatrazüge	2	2
davon Variobahn	23	23
davon ForCity 35 T	14	14
Omnibus	111	89
davon Diesel	83	82
davon Dieselhybrid	15	4
davon Erdgashybrid	13	3

Personal

Der Personalbestand hat sich mit 710 Beschäftigten zum 31. Dezember 2022 (ohne Vorstand und Auszubildende) gegenüber dem 1. Januar 2022 um 29 Mitarbeiter erhöht.

In Ausbildung befinden sich 41 Jugendliche, die die Berufe Fachkraft im Fahrbetrieb, Berufskraftfahrer/in, Mechatroniker, Kfz-Mechatroniker/in und Industriemechaniker erlernen, sowie 2 BA-Studenten in den Studienrichtungen Bauingenieurwesen und Digital Engineering.

Den Jungfacharbeitern, die ihre Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen haben, wird ein unbefristeter Arbeitsvertrag und bei Interesse eine betriebliche Weiterbildung angeboten.

Die tariflichen Vergütungs- und Rahmenbedingungen sind im Spartentarifvertrag Nahverkehr Sachsen geregelt. Der aktuelle 6. Änderungstarifvertrag zum TV-N Sachsen wurde zum 27. Oktober 2020 neu abgeschlossen und kann frühestens zum 31. Dezember 2023 von den Tarifvertragsparteien gekündigt werden. Darüber hinaus wurde aufgrund der allgemeinen Inflation ein landesbezirklicher Tarifvertrag über eine Inflationszulage zwischen den Tarifvertragsparteien verhandelt, der ab Oktober 2022 für die tariflich Beschäftigten die Auswirkungen der Inflation abmildert. Aufgrund der verhandelten Ergebnisse in beiden Tarifverträgen steigen die Personalkosten.

Zur Sicherung des Personalbedarfs bildet die CVAG geeignete Bewerber als berufliche Quereinsteiger für den Bus- und Straßenbahndienst aus.

Gleichzeitig sollen im mittelfristigen Planungszeitraum bei einer gleichbleibenden Anzahl von ca. 50 Auszubildenden 12 Jugendliche pro Jahr eine Berufsausbildung beginnen.

Die Absicherung des Personalbedarfs hat vor dem Hintergrund des anhaltenden Fachkräftemangels und der aus der tariflichen Entwicklung resultierenden perspektivischen weiteren Arbeitszeitverkürzung weiterhin große Bedeutung. Schwierigkeiten bei der Besetzung von offenen Stellen gibt es vor allem im Fahrdienst, aber auch im Ingenieurbereich, bei den Mechatronikern und in spezialisierten Funktionen innerhalb der Verwaltung. Dabei wird im Fahrdienstbereich zur Besetzung der Stellen weiterhin verstärkt auf die Ausbildung von Quereinsteigern gesetzt. In den anderen Tätigkeitsfeldern wird der Fokus auf interne und berufsbegleitende Qualifikation von Mitarbeitern gelegt, da eine Rekrutierung am Arbeitsmarkt zum Teil erfolglos bleibt.

Zum festen Inhalt der Personalarbeit zählen ebenso die berufsbegleitende Qualifizierung und fachliche Weiterentwicklung auf allen Arbeitsplätzen.

Es ist Ziel, mit allen Maßnahmen eine Verbesserung der Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit älter werdender Mitarbeiter zu erreichen und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu stärken.

Das bestehende Unternehmensleitbild und die Leitlinien zur Zusammenarbeit und Führung bilden den Rahmen für eine wirtschaftliche Unternehmensentwicklung im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmen zur Meisterung des demografischen Wandels.

1.3 BETEILIGUNGEN

Unser Unternehmen ist an der ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, der PEC Parkeisenbahn Chemnitz gGmbH, der Regio Infra Service Sachsen GmbH, der SAXONIA Service GmbH & Co. KG, der make IT GmbH sowie der beka GmbH beteiligt.

Unsere Tochtergesellschaften und Beteiligungen haben auch im Jahr 2022 mit ihren Geschäftsfeldern verschiedene Dienstleistungen zu marktgerechten Preisen für die CVAG erbracht.

2. ERTRAGSLAGE

Die erzielten Bruttoverkehrseinnahmen aus dem Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurden datenbasiert und leistungsbezogen auf der Grundlage des Kooperationsvertrages des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS) zugeschrieben. Die Fortschreibung der Einnahmeanteile auf der Grundlage der erhobenen Daten aus den automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) wurde coronabedingt ausgesetzt. Eine Fortschreibung fand ausschließlich im Hinblick auf die Tarifentwicklung statt. Unser Anteil an den Tarifeinnahmen im VMS betrug im Dezember 2022 30,48 %.

Der in 2019 neu abgeschlossene Vertrag zum Studenten/innen-Jahresticket mit der Studenten/innenschaft der Technischen Universität Chemnitz galt mit den in 2021 fortgeschriebenen Preisen. Coronabedingt erfolgte die letzte Erhebung über die Nutzung des Tickets für das Wintersemester 2019/2020. Diese belegte eine Inanspruchnahme durch ca. 95 % der anspruchsberechtigten Studenten.

Zusätzlich zu den zugeschriebenen Einnahmen innerhalb der Verbundaufteilung erzielten wir noch eigene Einnahmen aus Sonderfahrten mit Bus und Bahn.

Weiterhin erhielten wir Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach ÖPNVFinAusG und für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach SGB IX.

Der Anteil der unentgeltlich beförderten schwerbehinderten Fahrgäste wurde nicht betriebsindividuell erhoben. Daher kommt bei der Abrechnung im Jahr 2022 der allgemeine Landessatz zur Anwendung.

Die Personalaufwendungen werden durch den tarifrechtlichen Rahmen, die betrieblichen Vereinbarungen und die Anzahl der Mitarbeiter bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten u.a. kaufmännische und sonstige Dienstleistungen, Versicherungen, Schulungs- und Projektkosten.

Die folgende Übersicht zeigt die Entwicklung der wichtigsten Positionen in den Erlösen und Aufwendungen:

	Plan 2022	2022	2021	2020
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	39.925	42.035,2	40.630,5	38.829,1
Sonstige betriebliche Erträge	10.749	13.020,8	12.543,2	12.475,9
Materialaufwand	27.895	28.667,0	26.387,4	23.226,2
Personalaufwand	35.200	34.283,1	31.889,3	31.051,3
Abschreibungen	15.700	15.585,0	14.757,8	14.279,2
Übriger betrieblicher Aufwand	9.466	9.931,0	10.304,7	8.012,1
Erträge aus Beteiligung	180	151,6	174,8	203,7
Erträge Verlustübernahme	37.603	33.121,0	29.851,7	24.775,4

Insgesamt besteht im Jahr 2022 ein Ausgleichsbedarf in Höhe von Mio. EUR 33,12. Dieser wird als zulässige Ausgleichsleistung für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag, mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, eine ausreichende Verkehrsbedienung in der Stadt Chemnitz nach den Maßgaben des aktuellen Nahverkehrsplanes zu erbringen, durch die VVHC im Rahmen des abgeschlossenen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichen.

Im Vergleich zum Vorjahr steigen die Umsatzerlöse im Wesentlichen aufgrund gesteigerter Dieserverkäufe durch die dynamische Preisentwicklung im Energiesektor in Folge des Russland-Ukraine-Krieges. Damit korrespondieren die ebenfalls gestiegenen Aufwendungen für Dieserverkäufe im Materialbereich. Die sonstigen betrieblichen Erlöse steigen aufgrund höherer Zahlungen für Schadenersatz aufgrund eines Großschadens im Bahnbereich an. Aufwendungen steigen vor allem für Material und Personal. Die höheren Materialaufwendungen ergeben sich dabei primär aus stark gestiegenen Treibstoffkosten sowie aus gestiegenen Aufwendungen für Instandhaltungsmaterial. Ein noch höherer Anstieg der Materialaufwendungen wird allerdings durch ein vergleichsweise geringes Schadensaufkommen im Wirtschaftsjahr und damit einer geringeren Inanspruchnahme von Fremdleistungen und Instandhaltungsmaterialien bei der Instandsetzung von Sachschäden sowie durch geringere Verbräuche bei Fahr- und Betriebsstrom vermieden. Im Strom- und Gasbereich sichern laufende Verträge bis 2024 ein konstantes Preislevel und vermeiden auch in dieser Beziehung einen preisbedingten Anstieg der Aufwendungen. Höhere Personalaufwendungen sind das Ergebnis der tariflichen Entwicklung und einem Personalaufbau im Wirtschaftsjahr vor allem im Fahrdienst. Geringere sonstige betriebliche Aufwendungen sind das Ergebnis einer Vielzahl von gegenläufigen Positionen. Exemplarisch sind deutliche Unterschreitungen bei periodenfremden Aufwendungen und Winterdienst und steigende Aufwendungen bei Dienst- und Fremdleistungen vor allem im IT-Bereich.

Der Verlustausgleich hat sich durch die genannten Effekte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um Mio. EUR 3,3 erhöht. Planungsseitig war insgesamt ein größerer Anstieg des Verlustausgleichs erwartet worden.

Im Vergleich zum Wirtschaftsplan ergeben sich deutlich höhere Umsatzerlöse. Diese resultieren aus höheren Erlösen für Ausgleichszahlungen, höheren Erlösen für Verkäufe von Diesel und höheren Erlöse aus Leistungen für Dritte. Allerdings korrespondieren mit den Verkäufen und Erlösen für Dritte auch proportional höhere Aufwendungen und sind so nur in geringem Umfang mit verantwortlich für die Ergebnisverbesserung gegenüber dem Planansatz. Maßgeblich für die Planverbesserung sind im sonstigen Erlösbereich vor allem Erträge aus Auflösung von Rückstellungen und Erträge Einzelwertberichtigung. Deutlich höhere Erlöse aus Schadenersatz Bahn aus einem Großschaden korrespondieren in entsprechender Höhe mit Instandhaltungsaufwendungen. Durch ansonsten aber geringere Sachschäden und Unterschreitung geplanter Aufwendungen für Subunternehmen sind die Planüberschreitungen bei den Materialaufwendungen trotz deutlich höherer Aufwendungen für Diesel insgesamt nicht so stark wie die positive Wirkung der Planübererfüllung bei Umsatzerlösen und sonstige betriebliche Erlösen. Weiterhin trägt die Unterschreitung des Personalaufwandes zur Planverbesserung bei. Das liegt im Wesentlichen daran, dass unterjährig zunehmend Stellen nicht oder nicht rechtzeitig besetzt werden können.

Die geschilderten Effekte berücksichtigend, wurde ein um Mio. EUR 4,5 besseres Ergebnis als geplant erzielt.

3. FINANZLAGE

Für das Jahr 2022 war die Liquidität durch die Ausgleichszahlungen der VVHC gesichert.

Investitionen konnten aus Eigenmitteln, Darlehen und Fördermitteln finanziert werden. Es bestehen Investitionskreditverbindlichkeiten in Höhe von Mio. EUR 12,8 aus Fahrzeugbeschaffungen im Straßenbahn- und Busbereich.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse ist charakteristisch nicht direkt dem Eigenkapital zuzuordnen. Unter der Maßgabe, dass die Förderbedingungen eingehalten werden, haben die Beträge des Sonderpostens Eigenkapitalcharakter. Dies vorausgesetzt zeigt der Anlagendeckungsgrad I eine Deckung des langfristig gebundenen Anlagevermögens in Höhe von 92,8 % durch das wirtschaftliche Eigenkapital. In Verbindung mit dem langfristig zur Fahrzeug-Finanzierung aufgenommenen Fremdkapital ergibt sich eine Anlagendeckung II in Höhe von 99,7 %. Gleichzeitig stehen den kurzfristigen Verbindlichkeiten in Höhe von Mio. EUR 23,7 und den kurzfristigen Rückstellungen in Höhe von Mio. EUR 8,0 ein Bestand an liquiden Mitteln von Mio. EUR 15,8 und kurzfristige Forderungen von Mio. EUR 6,6 gegenüber.

4. VERMÖGENSLAGE

4.1 VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR

Die Vermögensstruktur hat sich im Vergleich zum Vorjahr zu Gunsten des langfristig gebundenen Anlagevermögens entwickelt, dessen Anteil am Gesamtvermögen auf 85,5 % (Vorjahr: 84,0 %) gestiegen ist. Gleichzeitig hat sich der Anteil des Umlaufvermögens an der Bilanzsumme entsprechend vermindert.

Die Kapitalstruktur ist im Vergleich zum Vorjahr durch eine leicht gesunkene Eigenkapitalquote von 28,5 % (Vorjahr: 29,6 %) gekennzeichnet. Der Anteil des Sonderpostens für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen an der Bilanzsumme sinkt leicht auf 50,9 % (Vorjahr: 53,6 %). Der verbleibende Fremdmittelanteil am Gesamtkapital steigt aufgrund der Neuaufnahme von Kreditverbindlichkeiten zur Fahrzeugfinanzierung sowie höherer Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit einer jahresüberschreitenden weiteren Fahrzeugbeschaffung für Bioerdgashybridbusse stehen, auf 20,6 % (Vorjahr: 16,8 %).

4.2 INVESTITIONEN

Im Jahr 2022 konnten die Erneuerungen von Streckenabschnitten im Gleisnetz kontinuierlich fortgeführt werden. Dabei lagen die Schwerpunkte in der grundhaften Erneuerung der Trasse Gablenz im Streckenabschnitt zwischen Wendeanlage Geibelstraße und Haltestelle Reineckerstraße sowie im Abschluss der Sanierung der Trasse Annaberger Straße, die noch in Folge der Hochwasserschäden 2013 im Bereich des Bahnviadukts als koordinierte Maßnahme mit Versorgern und der Deutsche Bahn AG erfolgte. Weiterhin wurde der Neubau des G UW in Schönau vorangetrieben, das vollumfänglich im Zusammenhang mit dem grundhaften Ausbau der Trasse Schönau im kommenden Jahr in den Bahnstrombetrieb gehen wird.

Bei der Beschaffung von Linienomnibussen mit alternativer Antriebstechnologie wurden im Dezember 15 Fahrzeuge nach Chemnitz überführt, von denen im Zeitraum der Berichterstellung 13 Fahrzeuge in den Linienbetrieb gehen konnten. Aus der Auftragsvergabe an MAN wird im April 2023 eine weitere Tranche von 15 Fahrzeugen an die CVAG ausgeliefert werden.

Parallel zur Beschaffung der Erdgashybridomnibusse wurde die Ausschreibung und Vergabe für den Bau der für die Betankung der Busse erforderlichen Erdgastankstelle vorangetrieben.

Darüber hinaus wurden für weitere Infrastrukturprojekte, zum Beispiel im Rahmen von geplanten Streckenerweiterungen nach Reichenbrand und in Richtung Zeißigwald sowie für das Projekt Garagen-Campus, die Planungsleistungen intensiv fortgeführt.

Bei den beweglichen Wirtschaftsgütern wurden in erster Linie Ersatzinvestitionen für Betriebs- und Geschäftsausstattungen vorgenommen.

In der nachfolgenden Übersicht ist der im Jahr 2022 realisierte Investitionsumfang an immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen im Vergleich zum Vorjahr dargestellt:

Investitionen nach Projekten	2022	2021
	TEUR	TEUR
Investitionen gesamt	26.149,0	10.950,1
davon		
bewegliche Wirtschaftsgüter, Ausrüstungen und Ausstattungen, Nutzfahrzeuge und Geräte	1.866,8	1.124,8
Investitionsbauvorhaben, Hoch- und Tiefbau	8.996,9	5.947,0
Bioerdgashybridfahrzeuge	6.002,7	0,7
Dieselhybridbusse Restlieferung aus 2021	4.454,6	1.654,9
Niederflurstraßenbahnen	1.607,3	1.748,3
Barrierefreier Umbau Schwingtüren bei den Vario-Straßenbahnen	0	159,5
ITCS (Intermodales Transport Control System)	3.142,7	260,5
EDV, Datenverarbeitungstechnik	77,6	54,4
Grundstückskäufe	0,4	0,0

Für die Investitionsbaumaßnahmen konnten auch im Geschäftsjahr 2022 Fördermittel bis zu 75 % nach Richtlinie ÖPNV verwendet werden.

5. RISIKOBERICHT

Das im Unternehmen implementierte Risikomanagementsystem sichert mit vierteljährlichen Berichtszeiträumen eine permanente Beobachtung von Risikofaktoren und versetzt die Unternehmensleitung in die Lage, frühzeitig nicht nur Risiken zu erkennen, sondern auch entsprechend gegenzusteuern. Das installierte Risikofrüherkennungssystem entspricht den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich.

Aus den periodisch durchgeführten Risikoreports, der jährlichen Risikoinventur und in den Besprechungen des Risikomanagementgremiums wurden keine unternehmensgefährdenden Risiken festgestellt.

Die Bewertung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe der Risiken wurde der aktuellen Entwicklung angepasst.

Die Audits zu Prozessabläufen wurden fortgeführt und beschreiben den Workflow und die Entscheidungsschritte betrieblicher Prozesse. Die Prozesse basieren auf dem Geschäftsverteilungsplan der CVAG. Im Rahmen der kaufmännischen Geschäftsbesorgung durch die eins energie in sachsen GmbH & Co. KG gelten die Prozess-Audits der eins. Das Audit als eine systematische und unabhängige Untersuchung wird durch die interne Revision durchgeführt, um festzustellen, ob die betrieblichen Tätigkeiten und die damit zusammenhängenden Ergebnisse den geplanten Vorgaben entsprechen und ob diese Vorgaben verwirklicht werden und geeignet sind, die IKS-Ziele zu erreichen.

Das Risikomanagement erfolgt bezüglich der Bewertung und der Einschätzung der möglichen Folgen in Abstimmung mit der Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz (VVHC), Chemnitz.

Basis des Risikoberichtes bildet die Risikoinventur der CVAG, bei der durch Clusterung von Einzelrisiken eine Aggregation verschiedener Risikobereiche vorgenommen wird. Die Einzelrisiken werden dabei nach Eintrittswahrscheinlichkeit und potentieller Schadenshöhe bewertet. Im Risikobericht werden vor allem Risiken mit jeweils mittlerer bis hoher Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe aufgeführt. Die zugrundeliegende Bewertungsmatrix deklariert potentielle Schadenshöhen ab TEUR 800 als hoch. Die Risikoinventur ergab keine bestandsgefährdenden Risiken.

Im Bereich der **Wettbewerbsrisiken** sind der Rückgang der Fahrgastzahlen sowie die Entwicklung der Kostensätze bei Subunternehmern und die Entwicklung der Treibstoffpreise wesentliche Risiken, die einer kontinuierlichen Beobachtung bedürfen. Wettbewerbsrelevant sind für die CVAG besonders die Einkaufskonditionen für Strom und Diesel. Durch fest vereinbarte Preise für Strom bis 2024 ist das Risiko für ungeplante Preissteigerungen gering. Eine große Abhängigkeit von der Marktpreisentwicklung besteht dagegen beim Diesel, da hier keine langfristigen Einkaufskonditionen vereinbart werden

können. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird im Hinblick auf das Planungsniveau als mittel bis hoch eingeschätzt. Die Schadenshöhe liegt im mittleren Bereich.

Wesentliche und überwachungsrelevante **Erlösrisiken** werden im Zusammenhang mit dem Risiko der Veränderung der Fahrgaststruktur hin zur Nutzung ermäßigter Tarifbereiche und dem Risiko der Verminderung von Zuschüssen der Gesellschafter gesehen. Die aktuelle Wirtschaftsplanung berücksichtigt noch keine potenziellen Auswirkungen der Einführung des Deutschlandtickets. Hierbei können sowohl veränderte Fahrgaststrukturen als auch die Abwanderungen von Abokunden zu anderen Verkehrsunternehmen bei gleichzeitig unklarer Verfahrensweise zur Erstattung von Erlösausfällen zu hohen Schadenssummen im Erlösbereich führen. Auswirkungen könnten ebenfalls im Zusammenhang mit Ausgleichszahlungen bestehen, da unter anderem Wanderungsbewegungen von subventionierten Ticketsortimenten für Auszubildende zum Deutschlandticket möglich erscheinen.

Kostenrisiken sind mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit vor allem im Zusammenhang mit unvorhergesehenen Preissteigerungen für Fahrzeuge und Ersatzteile sowie aufgrund bestehender Abhängigkeiten von Lieferanten und Dienstleistern im Bereich der potentiellen Schadenshöhe als mittel bis hoch einzustufen. Auch hier konnte aufgrund der dynamischen Preisentwicklung des zurückliegenden Wirtschaftsjahres kein Risikopuffer in der Wirtschaftsplanung berücksichtigt werden. Im Bereich der Investitionsbauvorhaben wurden zur Risikoreduzierung nur die Projekte im Wirtschaftsplan neu aufgenommen, die unter betrieblichen Gesichtspunkten zwingend umzusetzen sind. Weitere ursprünglich geplante Maßnahmen wurden zunächst verschoben.

Finanzierungsrisiken ergeben sich unter anderem aus einer zunehmenden Liquiditätsbindung durch Lagerbestände. Hier erfolgt eine laufende Überwachung auch im Hinblick auf tangierende Risiken im Bereich der Produktionsrisiken. Mit steigender, wenn auch zunächst mittlerer, Eintrittswahrscheinlichkeit wird auch die Verfügbarkeit liquider Mittel zur Umsetzung der mittelfristigen Investitionsvorhaben bewertet. Durch ein steigendes Preisniveau und ein im mittelfristigen Planungszeitraum hohes Volumen an (Re-)Investitionsmaßnahmen, das perspektivisch um planungsseitig noch nicht umfassend berücksichtigte Streckenerweiterungen zunehmen könnte, werden die Liquiditätsreserven der CVAG mittelfristig verbraucht. Daraus ergibt sich das Erfordernis für die zusätzliche Erschließung von Finanzierungsquellen, um die geplanten Maßnahmen realisieren zu können. Im Kontext der Einführung des Deutschlandtickets besteht durch bisher ungeklärte Auszahlungsparameter für erforderliche Ausgleichszahlungen das Risiko einer signifikanten Beeinträchtigung der direkten Liquidität. Sofern keine unterjährigen Abschlagszahlungen auf Erlösschäden realisiert werden, ist mit einem weiteren Liquiditätsabfluss zu rechnen.

Die Personalrisiken werden vor allem im Bereich der Personalkosten mit hohem Risiko bei Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Hintergrund sind die laufenden Tarifverhandlungen im TVÖD und die in Rede stehenden sehr hohen Tarifforderungen, die durch die

Kopplung an die Entgelttabelle des TV-N Sachsen auch für die CVAG wirken werden und nicht in diesem Umfang im Wirtschaftsplan berücksichtigt werden konnten. Weiterhin sind der generelle Personalmangel und speziell auch Mangel an qualifiziertem Personal sowie Fluktuation und Erhöhung von Ausfallzeiten wesentliche Personalrisiken. Die Schadenshöhen liegen in diesen Risikofeldern im mittleren bis hohen Bereich. Die CVAG begegnet diesen Risiken durch eine Intensivierung der Qualifizierung von Quereinsteigern vor allem im Fahrdienstbereich und versucht, zusätzliche Aufwendungen durch die Teilnahme an relevanten Förderaufrufen zu begrenzen. Bei Personalengpässen in spezialisierten Aufgabengebieten liegt der Fokus auf innerbetrieblicher Qualifizierung zum Beispiel als berufsbegleitende Maßnahme im Rahmen von Personalentwicklungsvereinbarungen oder über zusätzliche Studienplätze im Bereich dualer Studiengänge.

Im Segment der **Produktionsrisiken** sind Risiken im Bereich der Vertragserfüllung gegenüber Dritten und im Zusammenhang mit der Leistungserbringung gemäß öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDA) zusammengefasst. Diese Risiken werden im Wesentlichen mit einer mittleren Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Besonders die enorme Preisentwicklung im Energiesektor im zurückliegenden Wirtschaftsjahr lassen die Risikobewertungen in den Risikofeldern dieser Kategorie ansteigen. Dieser Bewertung liegen sowohl Preisentwicklung als auch Leistungsfähigkeit und die Bewertung der Stabilität von Lieferketten zugrunde.

In den **Sonstigen Risikofelder** dominiert die Sorge um die Entwicklung im IT-Bereich. Hier wird auf die, bei weiter voranschreitender Digitalisierung von Unternehmensprozessen und dem dynamischen Geschehen im Feld der Cybersecurity, zunehmende Abhängigkeit der digitalen Infrastruktur abgestellt und das Erfordernis aufgezeigt, entsprechende Schutzmaßnahmen zu intensivieren. Die zunehmend kritische Bewertung der Leistungsfähigkeit einzelner relevanter Dienstleistern, besonders im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Fachkräften zur Bewältigung von Aufträgen, spielt ebenso eine Rolle. Die weit überwiegende Anzahl bewerteter Risiken im sonstigen Bereich gehen von geringen bis mittleren Eintrittswahrscheinlichkeiten und Schadenshöhen aus. Dies trifft ebenso auf **externe Risiken** zu, die im Wesentlichen gesetzliche und steuerliche Risiken bewerten.

6. KORRUPTIONSPRÄVENTION/COMPLIANCEMANAGEMENT

Die Unternehmen des VVHC-Konzerns haben in 2008 eine „Konzernrichtlinie zur Korruptionsprävention“ in Kraft gesetzt, die seitdem mehrmals aktualisiert wurde.

Zielstellung dieser Richtlinie ist es, durch Regelungen die Sensibilisierung des Einzelnen und das Bewusstsein für die Folgen von Korruption und dolosen Handlungen zu stärken und die

Möglichkeiten ihrer Bekämpfung zu schaffen. Dabei gibt die Konzernrichtlinie Verhaltensgrundsätze zur Einhaltung der Gebote der Rechtstreue sowie zur Vorbeugung von Korruption und zeigt auf, wie bei Korruptionsverdacht zu verfahren ist. Als Anlage wurde der „Leitfaden gegen Korruption für Führungskräfte“ mit aufgenommen.

Im Unternehmen wurde eine Ombudsfrau benannt, die für die Umsetzung der Korruptionsprävention zuständig ist und im Korruptionspräventionsgremium der VVHC mitarbeitet.

Das Tochterunternehmen der CVAG – die ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH – ist in den Gültigkeitsbereich der Konzernrichtlinie zur Korruptionsprävention eingeschlossen.

Seit dem 1. Juli 2016 regelt eine betriebliche Ordnung das Compliance-Management. Das Compliance-Management umfasst systematisch alle Maßnahmen und Verfahrensabläufe im Unternehmen, die dazu dienen, Compliance zu gewährleisten. Es beschränkt sich nicht darauf, bestimmte Maßnahmen anzuordnen, sondern wirkt präventiv und als Kontrollinstrument, um Regelverstöße mit wirtschaftlichen Nachteilen für die CVAG zu vermeiden.

Das Compliance-Management wird eng mit dem Risikomanagement verzahnt und ganzheitlich betrachtet und überwacht.

Zum 1. Januar 2017 ist die Konzernrichtlinie Tax-Compliance in Kraft getreten und richtet sich auf die gesetzeskonforme Einhaltung der zutreffenden steuerlichen Sachverhalte und Rechtsvorschriften.

7. PROGNOSEBERICHT UND CHANCEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 8. Dezember 2022 dem Wirtschaftsplan 2023 zugestimmt und die Mittelfristplanung für die Jahre 2024 bis 2027 zur Kenntnis genommen.

Die Planung berücksichtigt die Erfüllung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsbedienung in Chemnitz nach den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplanes und die Einhaltung der wirtschaftlichen Kennzahlen nach den Rahmenbedingungen und Anforderungen der Verordnung EG Nr. 1370/2007. Aufgrund der Haushaltslage des Aufgabenträgers wurden erneut geplante Leistungserweiterungen bis zu einer Sicherung der Finanzierung der Leistungsbestandteile ausgesetzt.

Im Kontext der von der Bundesregierung beschlossenen Einführung eines Deutschlandtickets für EUR 49, das als Nachfolgeangebot des in 2022 temporär umgesetzten 9-EUR-Tickets in 2023

eingeführt werden soll, ist eine Systematik zur Erstattung der daraus resultierenden Erlösausfälle entsprechend der bisherigen Vorgehensweise zum Ausgleich von Erlösschäden durch die Corona-Pandemie im Rahmen der Billigkeitsleistungen des ÖPNV-Rettungsschirms erforderlich.

Die Wirtschaftsplanung unterlag in der Planungsphase zahlreichen Annahmen, die aufgrund der wirtschaftlichen Lage mit sehr dynamischen Preisentwicklungen sowie politisch diskutierten und inzwischen beschlossenen Gegenmaßnahmen in Form von Preisbremsen für Gas und Strom sehr schwierig war. Daher bleibt abzuwarten, ob die Einhaltung des Wirtschaftsplanes im Wirtschaftsjahr 2023 möglich sein wird.

Neben den risikobehafteten Variablen im Aufwendungsbereich bietet die Einführung des Deutschlandtickets für EUR 49 mit einer bundesweiten Gültigkeit im Nah- und Regionalverkehr die Chance, wieder mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Damit würden aufgrund des niedrigen Verkaufspreises und weiter offener Fragestellungen zum Ausgleich von Mindererlösen zwar nicht unmittelbar parallel auch die Verkehrserlöse steigen. Im lokalen Kontext bietet eine überproportionale Fahrgastentwicklung dennoch die Chance, die Parameter der Wirtschaftsplanung zu erreichen. Als bundesweiter Effekt könnte eine steigende Akzeptanz des Systems ÖPNV die Dringlichkeit zur Klärung offener Finanzierungsfragen für Betrieb und Weiterentwicklung des ÖPNV in Deutschland erhöhen. Denn auch wenn die politischen Entscheidungsträger für eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV argumentieren und die Regionalisierungsmittel entsprechend ausstatten, gibt es noch zahlreiche ungeklärte Detailfragen im Kontext der Mittelverteilung, die für das einzelne Verkehrsunternehmen vor allem im Nahverkehr noch deutliche Risiken bei der letztendlichen Bereitstellung der avisierten Mittel darstellen.

Auf lokaler Ebene kann eine anhaltend hohe mediale Präsenz des ÖPNV im Zusammenhang mit der Fortführung von Infrastrukturmaßnahmen auch im Bereich der geplanten Streckenerweiterung positiv wirken. Hier bestehen weiterhin Finanzierungsfragen, die ein gemeinsames Wirken von Aufgabenträger und CVAG gegenüber Finanzmittelgebern erfordern, um die für die Umsetzbarkeit dieser Projekte ausreichende Liquiditätsausstattung zu beschaffen. Daneben ist es erforderlich, die sich daran anschließende betriebliche Nutzung mit jährlichen Haushaltsmitteln zu untersetzen. Dies wird nur dann möglich sein, wenn die Erlösseite, die durch zunehmende Abhängigkeit von Ausgleichszahlungen immer weniger unternehmerisch beeinflusst werden kann, verlässlich stabilisiert werden kann und einer der allgemeinen Kostenentwicklung angepassten Dynamisierung unterliegt. Erst bei Erfüllung der vorgenannten Prämissen bieten sowohl das Deutschlandticket in Verbindung mit neuen Strecken und einer damit verbundenen Angebotsverbesserung tatsächlich die Chance, den Umweltverbund in Chemnitz nachhaltig zu stärken und dem Individualverkehr ein vergleichbar attraktives Angebot gegenüberzustellen. Hierbei muss die Langfristigkeit der Investitionsprojekte im Hinblick auf die sich daran anschließende Kostenstruktur für Gesellschafter und Aufgabenträger bereits jetzt eines der wesentlichen Entscheidungskriterien im Hinblick auf anstehende Investitionsentscheidungen sein.

Eine weitere Chance zur Wahrnehmung eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV stellt für Chemnitz im mittelfristigen Planungszeitraum der Titel Europäische Kulturhauptstadt 2025 dar. In Erwartung eines großen öffentlichen Interesses sollten ebenso Projekte zur Verbesserung und Modernisierung des ÖPNV in Chemnitz umgesetzt werden. Das konkrete Projekt Garagen-Campus für die Interventionsfläche des Betriebshofes Kappel mit dem Straßenbahnmuseum als Mobilitäts-campus mit kreativem Nutzungskonzept wurde bereits der Öffentlichkeit vorgestellt und kann ab 2023 umgesetzt werden. Aber vor allem auch eine zuverlässige und ausreichende Leistungsgestaltung im Kulturhauptstadtjahr kann zu einer verbesserten Wahrnehmung des ÖPNV in der Stadt führen und sollte daher dringend vorbereitet werden.

Neben den skizzierten Variablen für Material- und sonstige Aufwendungen werden vor allem die eingeschränkte Verfügbarkeit unterschiedlicher Rohstoffe und Vorprodukte zunehmend die Realisierung von Investitionsmaßnahmen beeinflussen. Die Entwicklung des Kostenvolumens berücksichtigt Preissteigerungen im moderaten Rahmen. Mit Blick auf die derzeitigen Preissteigerungen im Bereich Energie und Material kann ein Überschreiten der Planansätze jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Bei den Personalkosten kommt es zu Kostenerhöhungen aus dem Abschluss des Tarifvertrages Nahverkehr TV-N Sachsen vom 27. Oktober 2020 inkl. einer Arbeitszeitverkürzung auf eine 38 h-Woche sowie aus einem landesbezirklichen Tarifvertrag zur Zahlung einer monatlichen Inflationszulage für tariflich Beschäftigte im TV-N Sachsen, der seit Oktober 2022 und für das komplette Wirtschaftsjahr 2023 wirkt. Es ist daher von einem weiteren starken Anstieg des Jahresfehlbetrages vor Verlustübernahme auf ca. Mio. EUR 41,6 im Jahr 2023 und den Folgejahren auszugehen.

Die Wirtschaftsplanung 2023 und im mittelfristigen Zeitraum bis 2027 ist auf die Erfüllung der wirtschaftlichen Kenngrößen nach den Anforderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) ausgerichtet. Die Ausgleichsbeträge für die ÖPNV-Leistung gemäß Direktvergabe werden in den folgenden Jahren ansteigen. Das Unternehmensergebnis wird über den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der VVHC ausgeglichen. Die mittelfristige Liquiditätsplanung 2024 bis 2027 zeigt zudem den Bedarf zur Deckung einer Finanzierungslücke von Mio. EUR 6,3 auf, die sich aufgrund einer steigenden Investitionstätigkeit i.V.m. mit der zunehmend dynamischen Kostenentwicklung ergibt und der Tatsache geschuldet ist, dass eine Refinanzierung über Abschreibungen nicht mehr ausreichend ist. Dabei ist dieses Delta bereits das Ergebnis einer erheblich reduzierten und gestreckten Investitionsplanung, um vor allem dem durch den Russland-Ukraine-Krieg weiter eingeschränkten Spielraum für zusätzliche Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt gerecht zu werden.

Zur Minimierung von Zuschusszahlungen aus dem städtischen Haushalt sind bei der VVHC wegen des Anstiegs der CVAG-Aufwendungen bei gleichbleibender Gewinnabführung der KVC

liquiditätsverbessernde Maßnahmen notwendig. Es ist daher beabsichtigt, künftig einen Teil der Kapitalrücklage der CVAG, soweit liquiditätsseitig überhaupt noch darstellbar, an die VVHC auszuschütten.

Der jährliche Aufwand der CVAG führt seit der Angebotserweiterung des Nahverkehrsplanes für das „Angebotsnetz 2017+“ aber auch aufgrund dynamischer Preisentwicklung in verschiedenen Kostenblöcken weiter kontinuierlich zu einem höheren Zuschussbedarf. Soweit der erforderliche Mittelbedarf zur Finanzierung des ÖPNV nicht vollständig innerhalb des Konzernverbundes der VVHC abgedeckt werden kann, ist daher auch in Zukunft eine Finanzierung der Differenz über Zuschüsse der Stadt Chemnitz an die VVHC notwendig.

Bei den Verkehren mit Kraftfahrzeugen ist die Verlängerung der Buskonzessionen, auf Grundlage der §§ 42, 43 PBefG zunächst bis zum 31. Dezember 2029 beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) für die Omnibuslinien bewilligt. Die Konzessionen für die Straßenbahnlinien wurden bis 31. Dezember 2034 vergeben. Damit erfolgte keine Verknüpfung der Konzessionsdauer mit der Laufzeit des ÖDA bis zum 30. Juni 2042, sondern eine Verlängerung der bestehenden Konzessionen für die Buslinien um 10 Jahre sowie 15 Jahre für die Straßenbahnlinien.

Die Investitionen sollen aus Eigenmitteln, Fördermitteln aus der Richtlinie ÖPNV, dem EFRE Fonds der Europäischen Union und Fremdmitteln finanziert werden. Dabei bietet die Aufstockung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes auf Bundesebene Chancen für die Ausgestaltung der Finanzierung großer Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich.

8. ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS § 289f HGB

Das Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FührposGleichberG) wurde am 6. März 2015 vom Bundestag beschlossen und ist seit dem 1. Mai 2015 in Kraft. Änderungen und Ergänzungen brachte das am 12. August 2021 in Kraft getretene Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft. Zur Umsetzung der Vorgaben aus dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FührposGleichberG) hat der Vorstand unter Einbeziehung des Aufsichtsrates die Festlegung der angestrebten Quoten (Zielgrößen) für die zweite und dritte Leitungsebene der Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (§ 76 Abs. 4 AktG) getroffen.

Die CVAG hat einen aus 12 Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat hat die Zielquote entsprechend dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen mit mindestens 1/12 Besetzung der Aufsichtsratsmandate durch Frau(-en) bis zum 31. Dezember 2024 festgelegt. Die Zielquote wurde zum 31. Dezember 2022 erreicht.

Da der Vorstand nur aus einem Mitglied besteht, ist für dieses Organ derzeit keine Festlegung vorzunehmen.

In der Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft umfasst das Führungspersonal auf der zweiten Leitungsebene regelmäßig vier Mitarbeiter (davon zurzeit zwei Frauen und zwei Männer). Der Vorstand hat für die zweite Leitungsebene die Zielquote für den Frauenanteil mit mindestens 25 % bis 31. Dezember 2024 beschlossen.

Die dritte Leitungsebene wird durch 13 Abteilungsleiterinnen gebildet. Der Vorstand hat für die dritte Leitungsebene die Zielquote für den Frauenanteil bis zum 31. Dezember 2024 auf 16 % beschlossen. Der Frauenanteil der dritten Leitungsebene liegt derzeit bei 8 %.

Die Zielgrößen finden sich im Personalentwicklungskonzept des Unternehmens wieder, das sowohl Bestandteil der Jahresplanung 2023 als auch der Mittelfristplanung 2024 bis 2027 ist, über die der Aufsichtsrat berät und abstimmt.

9. SONSTIGE ANGABEN IN ANWENDUNG DER SÄCHSISCHEN GEMEINDEORDNUNG GEMÄSS DEN BESTIMMUNGEN DES GESELLSCHAFTSVERTRAGS

Die Organe der Gesellschaft sind die Hauptversammlung, der Aufsichtsrat und der Vorstand. Hinsichtlich der Zusammensetzung der Organe verweisen wir auf die Angaben im Anhang.

Abschlussprüfer: Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Seemannstraße 8
04317 Leipzig

Anteilseigner: Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz (VVHC) zu 94 %,
Stadt Chemnitz zu 6 %

Die im Lagebericht enthaltenen Daten zu den wichtigsten Leistungsindikatoren und Kennzahlen des Unternehmens werden durch Angaben in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie im Anhang ergänzt.

Chemnitz, den 28. März 2023

Jens Meiwald
Vorstand

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2022

Aktiva	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
A. ANLAGENVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	773.522,00	676.304,00
2. Geleistete Anzahlungen	77.353,76	27.371,77
	850.875,76	703.675,77
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	40.089.245,27	39.247.163,27
- davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: EUR 19.102.452,00 (Vorjahr: EUR 18.291.110,00)		
- davon Bauten des Schienenweges: EUR 9.569.007,00 (Vorjahr: EUR 9.538.267,00)		
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	78.943.180,00	79.682.778,00
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	42.439.281,84	39.182.916,84
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	529.918,00	738.781,00
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.339.477,84	11.626.389,84
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	14.007.895,28	6.454.539,28
	187.348.998,23	176.932.568,23
III. Finanzlagen		
1. Anteile der verbundenen Unternehmen	50.000,00	50.000,00
2. Beteiligungen	118.013,92	118.013,92
	168.013,92	168.013,92
	188.367.887,91	177.804.257,92
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.005.245,43	5.866.955,10
2. Unfertige Leistungen	217.781,18	218.227,59
3. Geleistete Anzahlungen	2.125.987,03	2.125.987,03
	9.349.013,64	8.211.169,72
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.624.615,48	2.753.465,01
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.753.687,63	1.737.298,58
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	85.118,63	32.282,32
4. Sonstige Vermögensgegenstände	1.134.708,49	344.409,08
	6.598.130,23	4.867.454,99
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	15.835.845,63	20.603.825,07
	31.782.989,50	33.682.449,78
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	89.436,29	73.374,23
	220.240.313,70	211.560.081,93

Passiva	31.12.2022	31.12.2021
	EUR	EUR
A. EIGENKAPITAL		
I. Gezeichnetes Kapital	23.040.000,00	23.040.000,00
II. Kapitalrücklage	13.457.696,23	13.363.319,31
III. Gewinnrücklagen		
Gesetzliche Rücklage	26.210.750,16	26.210.750,16
	62.708.446,39	62.614.069,47
B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSS ZUM ANLAGEVERMÖGEN	112.042.272,70	113.418.276,60
C. RÜCKSTELLUNGEN		
Sonstige Rückstellungen	10.280.134,28	11.432.284,87
D. VERBINDLICHKEITEN		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.769.473,58	11.636.363,26
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.699.894,36	5.395.136,04
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.040.959,04	2.425.682,17
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	461.738,03	277.988,83
5. Sonstige Verbindlichkeiten	3.560.692,67	3.666.102,04
- davon aus Steuern: EUR 230.640,63 (Vorjahr: EUR 227.647,90)		
	34.532.757,68	23.401.272,34
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	676.702,65	694.178,65
	220.240.313,70	211.560.081,93

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022

	2022	2021
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	42.035.151,96	40.630.515,14
2. Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen	-446,41	50.572,47
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	356.520,52	307.699,01
4. Sonstige betriebliche Erträge	13.020.823,66	12.543.244,93
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	13.755.087,81	11.217.488,82
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	14.911.866,46	15.169.918,67
	28.666.954,27	26.387.407,49
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	27.849.271,54	25.697.542,11
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung - davon für Altersversorgung: EUR 949.672,58 (Vorjahr: EUR 892.871,28)	6.433.802,36	6.191.713,92
	34.283.073,90	31.889.256,03
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	15.585.046,15	14.757.812,82
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	9.930.992,04	10.304.674,83
9. Erträge aus Beteiligungen	151.623,65	174.786,64
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus der Abzinsung: EUR 4.637,96 (Vorjahr: EUR 0,00)	42.014,02	28.190,71
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen - davon an verbundene Unternehmen: EUR 15.407,75 (Vorjahr: EUR 43.807,72) - davon aus der Aufzinsung: EUR 419,29 (Vorjahr: EUR 3.826,64)	196.818,06	183.302,35
12. Ergebnis nach Steuern	-33.057.197,02	-29.787.444,62
13. Sonstige Steuern	63.755,71	64.237,78
14. Erträge aus Verlustübernahme	33.120.952,73	29.851.682,40
15. Jahresüberschuss	0,00	0,00

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

1 ALLGEMEINES

Die Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG) hat ihren Sitz in Chemnitz und wird im Handelsregister B des Amtsgerichts Chemnitz unter der Nummer HRB 651 geführt. Die Gesellschaft ist im Sinne des § 267 Abs. 3 Handelsgesetzbuches (HGB) eine große Kapitalgesellschaft.

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 wurde nach den Vorschriften des HGB sowie den weiteren rechtsformspezifischen Vorschriften des Aktiengesetzes (AktG) und des D-Markbilanzgesetzes (DMBilG) erstellt.

Bei der Gliederung der Bilanz wurden die Vorschriften der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der aktuellen Fassung beachtet.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren angewandt.

2 BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden beibehalten. Die angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im folgenden Abschnitt dargestellt.

3 ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

3.1 ANLAGEVERMÖGEN

Aufgliederungen und Entwicklungen des Anlagevermögens haben wir in der Anlage zum Anhang dargestellt.

3.1.1 IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE UND SACHANLAGEN

Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Gegenstände des Sachanlagevermögens werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen angesetzt. Geleistete Anzahlungen sind zum Nennwert angesetzt.

Planmäßige Abschreibungen werden linear wie folgt vorgenommen:

	Abschreibungsdauer
	Jahre
Software	3 - 5
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten, Bauten der Schienenwege	10 - 50
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	20 - 25
Fahrzeuge für Personen und Güterverkehr	7 - 20
Maschinen und maschinelle Anlagen	8 - 12
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 - 13

Geringwertige Anlagegüter bis EUR 800,00 werden im Jahr des Zugangs sofort abgeschrieben.

3.1.2 FINANZANLAGEN

Finanzanlagen werden mit den Anschaffungskosten angesetzt.

Weitere Angaben zu Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen erfolgen in Abschnitt 5 des Anhangs.

3.2 UMLAUFVERMÖGEN

3.2.1 VORRÄTE

Die **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** sind mit den gewogenen Durchschnittspreisen unter Berücksichtigung des niedrigeren beizulegenden Wertes bewertet. Für Ersatzteile, die als Störreserve für Straßenbahnen vorgehalten werden, erfolgt eine zeitanteilige Abschreibung entsprechend der Nutzungsdauer der Anlagegüter.

Die **unfertigen Leistungen** sind zu Herstellungskosten angesetzt. Die Herstellungskosten umfassen die angefallenen Einzelkosten, einen angemessenen Teil der Materialgemeinkosten, der Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst wurde.

Geleistete Anzahlungen sind zum Nennwert angesetzt.

3.2.2 FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

	31.12.2022	davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	31.12.2021	davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.624	0	2.753	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.754	0	1.737	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	85	0	32	0
Sonstige Vermögensgegenstände	1.135	0	345	0
	6.598	0	4.867	0

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** werden zum Nennwert angesetzt. Bei Posten, deren Einbringlichkeit mit erkennbaren Risiken behaftet ist, werden angemessene Einzelwertberichtigungen sowie zur Abdeckung des allgemeinen Ausfallrisikos eine Pauschalwertberichtigung in Höhe von 1,0 % auf Basis der nicht einzelwertberichtigten Forderungen vorgenommen.

Die **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** (TEUR 2.754; Vorjahr: TEUR 1.737) sind ihrer Art nach mit TEUR 2.634 (Vorjahr: TEUR 1.494) sonstige Vermögensgegenstände und mit TEUR 120 (Vorjahr: TEUR 243) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. In Höhe von TEUR 2.634 (Vorjahr: TEUR 1.494) betreffen sie Forderungen gegen die Gesellschafterin, Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz (VVHC), Chemnitz. Die Forderungen gegen die Gesellschafterin sind ihrer Art nach mit TEUR 2.634 (Vorjahr: TEUR 1.494) sonstige Vermögensgegenstände.

Die **Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, (TEUR 85; Vorjahr: TEUR 32) betreffen mit TEUR 31 (Vorjahr: TEUR 30) Forderungen aus Gewinnausschüttung (sonstige Vermögensgegenstände) und mit TEUR 54 (Vorjahr: TEUR 2) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** betreffen vorwiegend Forderungen aus Schadenersatzansprüchen, Forderungen aus erhöhtem Beförderungsentgelt und Erstattungen für Mineralölsteuer.

3.2.3 FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel sind zum Nennwert ausgewiesen.

3.2.4 AKTIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Es sind Vorauszahlungen ausgewiesen, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

3.3 EIGENKAPITAL

3.3.1 GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital beträgt TEUR 23.040. Es ist eingeteilt in 45.000 auf den Inhaber lautende Aktien zu je EUR 512,00. Die Anteile an der CVAG werden zu 6,0 % (TEUR 1.382,4) von der Stadt Chemnitz und zu 94,0 % (TEUR 21.657,6) von der VVHC gehalten.

3.3.2 KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beinhaltet andere Zuzahlungen der Gesellschafter in das Eigenkapital gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB. Im Jahr 2022 wurde eine Einlage in die Kapitalrücklage gemäß Anreizregelung aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag von TEUR 95 geleistet. Die Kapitalrücklage beträgt in der Folge TEUR 13.458.

3.3.3 GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen ausschließlich die gesetzliche Rücklage gemäß § 27 Absatz 2 Satz 3 DMBilG und betragen TEUR 26.211.

3.4 SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZUM ANLAGEVERMÖGEN

Erhaltene Investitionszuschüsse werden in den Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen eingestellt und betragen TEUR 112.042. Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen wird über die Nutzungsdauer des geförderten Anlagevermögens ertragswirksam aufgelöst.

Der Sonderposten hat sich wie folgt entwickelt:

	TEUR
Stand 31. Dezember 2021	113.418
Zugänge 2022	7.618
Auflösung 2022	8.994
	112.042

3.5 SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt, der notwendig ist, um alle am Bilanzstichtag drohenden Verluste und ungewissen Verbindlichkeiten abzudecken. Bei der Bewertung der Rückstellungen werden Kostensteigerungen berücksichtigt. Sonstige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre abgezinst.

In den sonstigen Rückstellungen sind u.a. Erlösauskehrverpflichtungen aufgrund von Restitutionsansprüchen (TEUR 1.240), Verpflichtungen zur Instandhaltung vorzuhaltender Infrastruktur des Bahnbetriebs (TEUR 2.569), unterlassene Instandhaltung (TEUR 431), Rechtsstreitigkeiten (TEUR 100), Ausgleichs-

zahlungen für den Ausbildungsverkehr nach ÖPNVFinAusG (TEUR 35) sowie Umlageverpflichtungen (TEUR 394) enthalten. Wesentliche Personalrückstellungen entfallen auf ausstehenden Urlaub (TEUR 477), Leistungsentgelte (TEUR 387), Mehrarbeit (TEUR 377) sowie Jubiläumszahlungen (TEUR 112).

Daneben enthalten die sonstigen Rückstellungen Aufwendungen für Schadenersatzleistungen an Dritte (TEUR 648) sowie Aufwendungen für Rückbau/Altlastenentsorgung/Denkmalerschutz (TEUR 247) nach § 249 Abs. 2 HGB alter Fassung, bei denen die Gesellschaft von dem Wahlrecht zur Beibehaltung von Aufwandsrückstellungen gemäß Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB Gebrauch macht.

Die Bewertung der Jubiläumsrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages unter Berücksichtigung der „Richttafeln 2018 G“ von Dr. Klaus Heubeck. Als versicherungsmathematisches Bewertungsverfahren wurde das Anwartschaftsbarwertverfahren nach der Projected-Unit-Credit-Methode unter Verwendung eines von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der letzten sieben Jahre von 1,44 % (Bundesbank Dezember 2022; Vorjahr: 1,35 %) angesetzt.

3.6 VERBINDLICHKEITEN

Verbindlichkeiten werden zu ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

	davon mit einer Restlaufzeit von				davon mit einer Restlaufzeit von			
	31.12.2022	bis zu einem Jahr	größer einem Jahr	mehr als fünf Jahren	31.12.2021	bis zu einem Jahr	größer einem Jahr	mehr als fünf Jahren
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.769	1.974	10.795	2.899	11.636	1.545	10.091	3.909
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.700	13.700	0	0	5.395	5.395	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.041	4.041	0	0	2.426	2.426	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	462	462	0	0	278	278	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	3.561	3.561	0	0	3.666	3.666	0	0
	34.533	23.738	10.795	2.899	23.401	13.310	10.091	3.909

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** sind mit den zu finanzierenden Vermögensgegenständen des Anlagevermögens besichert.

Alle weiteren **Verbindlichkeiten** sind unbesichert. Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** enthalten hauptsächlich Rechnungen für Investitionen, Instandhaltungen, sonstige bezogene Leistungen sowie für Roh- und Betriebsstoffe.

Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin VVHC von TEUR 4.032 (Vorjahr: TEUR 2.416) werden innerhalb der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen und bestehen aus dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (TEUR 4.027; Vorjahr: TEUR 2.412) und aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 5; Vorjahr: TEUR 4).

Die übrigen **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen** beinhalten Verbindlichkeiten aus dem Liefer- und Leistungsverkehr (TEUR 471; Vorjahr: TEUR 288).

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** enthalten vor allem Verbindlichkeiten aus noch nicht verwendeten Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (TEUR 2.551), Verbindlichkeiten aus Steuern (TEUR 231), Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten (TEUR 66) sowie gegen Betriebsangehörige (TEUR 261).

3.7 PASSIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Es sind vor allem im Voraus erhaltene Zahlungen für ABO-Karten und Studentenhrestickets enthalten, die Ertrag für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

3.8 LATENTE STEUERN

Die Gesellschaft verfügt über temporäre Differenzen aus dem Unterschied von handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen. Die sich hieraus ergebenden aktiven und passiven latenten Steuern sind aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft zur Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz (VVHC), Chemnitz, nicht auf Ebene der Gesellschaft auszuweisen.

4 ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

4.1 UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt und betreffen folgende Positionen:

	TEUR
Erlöse aus der Personenbeförderung inkl. Durchtarifierungsverluste und Gelegenheitsverkehr	23.858
Ausgleichszahlung Plusbus aus der ÖPNVFinVO	500
Ausgleichszahlungen Ausbildungsverkehr gemäß ÖPNVFinAusG	3.991
Erstattungen gemäß SGB IX	791
Übrige	12.895
	42.035

Die übrigen Umsatzerlöse umfassen Erlöse für die Reklameflächenvermietung, für die Trassennutzung durch die City-Bahn Chemnitz GmbH, Vermietung von Fahrzeugen, Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt, Erlöse aus Materialverkäufen, Erlöse aus Leistungen für Fremde sowie Erlöse aus Mieten und Pachten.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse in Höhe von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 11) enthalten. Das entspricht der Schlussrate 2021 für die Erstattung der unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 11).

4.2 ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen Herstellungskosten für selbst erstellte Anlagen. In die Ermittlung der Herstellungskosten für selbst erstellte Wirtschaftsgüter des Sachanlagevermögens werden alle aktivierungspflichtigen Bestandteile des § 255 Abs. 2 HGB einbezogen.

4.3 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen und von Rückstellungen, Erlöse aus Schadenersatz, Zuschüsse des Zweckverbands Verkehrsverbund Mittelsachsen, Erträge aus Einzelwertberichtigungen sowie periodenfremde Erträge.

Die Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen betragen TEUR 8.994 (Vorjahr: TEUR 8.670).

Zu den periodenfremden Erträgen verweisen wir auf Punkt 4.11.

4.4 MATERIALAUFWAND

Die **Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren** betreffen hauptsächlich den Aufwand aus Wartung und Instandhaltung im Fahrzeugbereich und der Infrastruktur sowie den Verbrauch an Fahrstrom und Treibstoffen. Ferner ist der Verbrauch für Leistungen und Verkäufe gegenüber Dritten enthalten.

Bei den **Aufwendungen für bezogene Leistungen** handelt es sich im Wesentlichen um Fremdleistungen für Reparaturen an Fahrzeugen und Anlagen, die Leistungserbringung der Subunternehmen im Verkehrsbereich, für die Wagenreinigung sowie um die Kosten für Zeitarbeiter.

4.5 PERSONALAUFWAND

Die **Löhne und Gehälter** beinhalten im Wesentlichen die an die Beschäftigten des Unternehmens gezahlten Bruttobeträge vor Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge.

Die **sozialen Abgaben** enthalten die gesetzlichen Pflichtabgaben des Arbeitgebers sowie Aufwendungen für Altersversorgung.

4.6 ABSCHREIBUNGEN

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres betreffen planmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 15.585 (Vorjahr: TEUR 14.758). Die planmäßigen Abschreibungen sind linear entsprechend der Nutzungsdauer der Anlagegüter vorgenommen worden.

4.7 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Hauptposten der periodengerechten Aufwendungen sind u.a. Versicherungen, Kosten für die kaufmännische Geschäftsbesorgung und DV-Dienstleistungen, Mieten und Pachten, Gebühren und Beiträge, Büromaterial, Postaufwand, Werbung, Rechts- und Beratungsleistungen, Wartungsaufwand, Aufwand Leistungen Verkehrsverbund Mittelsachsen, Fahrausweiskontrollen, Wach- und Sicherheitsdienst sowie andere sonstige Dienstleistungen.

Zu den periodenfremden Aufwendungen verweisen wir auf Punkt 4.12.

4.8 ERTRÄGE AUS BETEILIGUNGEN

Die Erträge aus Beteiligungen beinhalten u. a. die Gewinnausschüttung der Regio Infra Service Sachsen GmbH, Chemnitz, der make IT GmbH, Chemnitz, und der SAXONIA Service GmbH & Co. KG, Chemnitz.

4.9 SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE

Die Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus Festgeldanlagen bei Kreditinstituten. Aus der Abzinsung von Rückstellungen resultieren Zinsen in Höhe von TEUR 5 (Vorjahr: TEUR 0).

4.10 ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN

Die Zinsaufwendungen weisen u.a. Zinsen für Investitionskredite in Höhe von TEUR 137 sowie Zinsen für zu spät verwendete Fördermittel in Höhe von TEUR 40 aus.

Aus der Aufzinsung von Rückstellungen resultieren Zinsen in Höhe von TEUR 1 (Vorjahr: TEUR 4). Zinsen in Höhe von TEUR 15 entfallen auf den Gesellschafter VVHC aus der Rückzahlung des zu hoch gezahlten Verlustausgleiches für 2021.

4.11 PERIODENFREMDE ERTRÄGE

In den Umsatzerlösen und sonstigen betrieblichen Erträgen sind folgende periodenfremde Erträge enthalten, die mit TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 11) auf die Umsatzerlöse und mit TEUR 1.212 (Vorjahr: TEUR 1.408) auf die sonstigen betrieblichen Erträge entfallen:

	2022	2021
	TEUR	TEUR
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	557	432
Erträge aus der Auflösung von Einzelwertberichtigungen auf Forderungen und aus Geldeingängen auf ausgebuchte Forderungen	416	87
Kooperationsvereinbarung Verkehrsverbund Mittelsachsen	89	366
Gewinne aus Anlagenverkäufen	47	72
Einnahmevertrag Binnenverkehr Citybahn Chemnitz GmbH	30	269
Abschlusszahlung aus SGB IX	10	11
Umlageabrechnung Kasko- und Haftpflicht	4	71
Erträge aus Zuschreibung von Anlagevermögen	0	61
Übrige	69	50
	1.222	1.419

4.12 PERIODENFREMDE AUFWENDUNGEN

Die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen periodenfremden Posten setzen sich wie folgt zusammen:

	2022	2021
	TEUR	TEUR
Ausgleich Ausbildungsverkehr ZVMS	90	235
Kooperationsvertrag Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH	89	366
Forderungsverluste	58	21
Ausgleich verbundbedingter Mindererlöse ZVMS	18	136
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	0	1
Sonstige	1	7
	256	766

4.13 SONSTIGE STEUERN

Es werden die Grundsteuer und die Kraftfahrzeugsteuer ausgewiesen.

4.14 ERTRÄGE AUS VERLUSTÜBERNAHME

Der sich ergebende Jahresfehlbetrag vor Verlustausgleich wird auf Grundlage des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages von der VVHC übernommen.

5 SONSTIGE ANGABEN

5.1 SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN UND HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen im Sinne des § 285 Nr. 3a HGB, die nicht in der Bilanz erscheinen und auch nicht gemäß § 251 HGB anzugeben sind, betragen:

	TEUR
Grundstücke und Gebäude	1.788
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0
Technische Anlagen und Maschinen	1.683
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0

Zum Bilanzstichtag besteht ein Bestellobligo in Höhe von TEUR 12.369. Insgesamt ergeben sich somit sonstige finanzielle Verpflichtungen von TEUR 15.840.

Das Unternehmen ist Mitglied in der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Sachsen (ZVK). Die Umlage und der Zusatzbeitrag für das Jahr 2022 betragen TEUR 1 565. Auf die Umlage wurde TEUR 18 pauschale Lohnsteuer gezahlt. Der Umlagesatz in Höhe von 1,6 % ist im Jahr 2022 genauso wie der Zusatzbeitrag in Höhe von 4,4 % konstant geblieben. Es besteht eine Arbeitnehmerbeteiligung in Höhe von 2,4 % des zusatz- versorgungspflichtigen Entgeltes. Unter Berücksichtigung der biometrischen Rechnungsgrundlagen (Heubeck Richttafeln 2005 G) und dem aktuellen Rechnungszins des § 253 HGB in Höhe von 1,78 % entfallen auf die Chem- nitzer Verkehrs-AG zum 31. Dezember 2022 nach einer überschlägigen Berechnung nicht ausfinanzierte Ver- pflichtungen in Höhe von ca. Mio. EUR 13,4. Bei der Berechnung wurde der Stand der Anwartschaften zum 31. Dezember 2021 berücksichtigt.

5.2 DURCHSCHNITTLICHE ZAHL DER ARBEITNEHMER

Im Geschäftsjahr 2022 betrug die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten (ohne Vorstand) 699 Personen (Vorjahr: 662).

	2022	2021
Gewerbliche Arbeitnehmer	556	521
Angestellte	143	141
	699	662

Darüber hinaus beschäftigte die CVAG durchschnittlich 40 (Vorjahr: 36) Auszubildende.

5.3 ORGANMITGLIEDER

a) Mitglieder des Aufsichtsrates

Sven Schulze	Oberbürgermeister der Stadt Chemnitz; Vorsitzender des Aufsichtsrates
Silvio Venus	Betriebsratsvorsitzender der CVAG; stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates
Uwe Albert (seit 01.09.2022)	Leiter Marketing der CVAG
Jürgen Leistner	Stadtrat der Stadt Chemnitz; Altersrentner
Uwe Lorenz (bis 31.08.2022)	Mitarbeiter Mobilitätszentrum der CVAG
Susann Mäder	Stadträtin der Stadt Chemnitz; Geschäftsführerin der Fraktionsgemeinschaft BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Yvonne Martin	Sekretariat Betriebsrat der CVAG
Detlef Müller	Stadtrat der Stadt Chemnitz; Bundestagsabgeordneter
Heiko Schinkitz	Stadtrat der Stadt Chemnitz; Trainingswissenschaftler Olympiastützpunkt Sachsen e.V., Chemnitz
Michael Stötzer	Bürgermeister der Stadt Chemnitz
Olaf Weber	Stellv. Betriebsratsvorsitzender der CVAG
Steffen Wegert	Stadtrat der Stadt Chemnitz Altersrentner
Winfried Wenzel	Externer Sachverständiger; Altersrentner

Die Aufsichtsratsvergütungen beliefen sich auf TEUR 9.

b) Vorstand

Jens Meiwald Vorstand, Thum, Ortsteil Herold

Die Organbezüge nach § 285 Nr. 9a HGB betragen TEUR 203, davon TEUR 15 erfolgsbezogene Bezüge und zusätzlich TEUR 20 Versicherungspämie Direktversicherung.

Die Angabe der Bezüge eines ehemaligen Organmitgliedes nach § 285 Nr. 9b HGB unterbleibt gemäß § 286 Absatz 4 HGB.

5.3 ABSCHLUSSPRÜFERHONORARE

Die Abschlussprüferhonorare gemäß § 285 Nr. 17 HGB entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen und betragen TEUR 27.

5.4 KONZERN- UND BETEILIGUNGSVERHÄLTNISSE

Die Gesellschaft wird in den Konzernabschluss der Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz (VVHC), Chemnitz, einbezogen. Die VVHC ist das Mutterunternehmen, das den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen aufstellt.

Der Konzernabschluss der VVHC entfaltet eine befreiende Wirkung gegenüber der CVAG, sodass die Erstellung eines eigenen Konzernabschlusses unterbleibt. Der Konzernabschluss der Muttergesellschaft wird zur Offenlegung an das Unternehmensregister übermittelt und ist dort abrufbar.

Zwischen der CVAG und der VVHC besteht seit 1999 ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag. Am 20. März 2000 wurde die Änderung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages ins Handelsregister eingetragen, wonach sich der Organträger verpflichtet, jeden während der Vertragsdauer sonst entstehenden Jahresfehlbetrag auszugleichen, soweit dieser nicht dadurch ausgeglichen wird, dass den anderen Gewinnrücklagen Beträge entnommen werden, die während der Vertragsdauer in sie eingestellt worden sind.

Beteiligungen der CVAG:

	Anteil zum 31.12.2022	Eigenkapital zum 31.12.2021	Jahresergebnis 2021
	%	TEUR	TEUR
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz	100,0	594	137
Regio Infra Service Sachsen GmbH, Chemnitz	50,0	2.171	253
PEC Parkeisenbahn Chemnitz gGmbH, Chemnitz	40,0	464	41
make IT GmbH, Chemnitz	10,0	1.495	386
Saxonia Service GmbH & Co. KG, Chemnitz	15,0	120	301
beka GmbH, Köln	0,78	1.143	57

Wesentliche Geschäfte mit nahestehenden Personen und Unternehmen gemäß § 285 Nr. 21 HGB, die nicht zu marktüblichen Bedingungen zu Stande gekommen sind, liegen nicht vor.

5.5 NACHTRAGSBERICHT

Es sind nach dem Abschlussstichtag keine Vorgänge eingetreten, die für die Gesellschaft eine besondere Bedeutung i.S.d. § 285 Nr. 33 HGB haben.

Chemnitz, den 28. März 2023

Vorstand

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2022

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	01.01.2022	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2022
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	9.168.842,21	459.130,67	23.043,19	1.029,29	9.649.986,78
2. Geleistete Anzahlungen	27.371,77	62.609,11	-12.627,12	0,00	77.353,76
	9.196.213,98	521.739,78	10.416,07	1.029,29	9.727.340,54
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	98.176.895,29	1.193.840,19	1.290.859,01	27.609,76	100.633.984,73
- davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten:	46.635.523,45	799.779,29	989.284,25	27.609,76	48.396.977,23
- davon Bauten des Schienenweges:	34.839.049,26	394.060,90	301.574,76	0,00	35.534.684,92
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	177.951.726,16	4.162.625,69	978.906,65	953.104,72	182.140.153,78
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	114.089.101,42	6.061.953,91	1.654.886,23	5.778.005,34	116.027.936,22
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	6.709.337,24	25.580,60	0,00	21.189,82	6.713.728,02
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	42.812.663,81	2.531.207,45	163.622,56	505.444,01	45.002.049,81
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6.454.539,28	11.652.046,52	-4.098.690,52	0,00	14.007.895,28
	446.194.263,20	25.627.254,36	-10.416,07	7.285.353,65	464.525.747,84
III. Finanzlagen					
1. Anteile der verbundenen Unternehmen	50.000,00	0,00	0,00	0,00	50.000,00
2. Beteiligungen	118.013,92	0,00	0,00	0,00	118.013,92
	168.013,92	0,00	0,00	0,00	168.013,92
	455.558.491,10	26.148.994,14	0,00	7.286.382,94	474.421.102,30

kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
01.01.2022	Zugänge	Abgänge	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021
EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
8.492.538,21	384.955,86	1.029,29	8.876.464,78	773.522,00	676.304,00
0,00	0,00	0,00	0,00	77.353,76	27.371,77
8.492.538,21	384.955,86	1.029,29	8.876.464,78	850.875,76	703.675,77
58.929.732,02	1.642.617,20	27.609,76	60.544.739,46	40.089.245,27	39.247.163,27
28.344.413,45	977.721,54	27.609,76	29.294.525,23	19.102.452,00	18.291.110,00
25.300.782,26	664.895,66	0,00	25.965.677,92	9.569.007,00	9.538.267,00
98.268.948,16	5.881.130,34	953.104,72	103.196.973,78	78.943.180,00	79.682.778,00
74.906.184,58	4.460.475,14	5.778.005,34	73.588.654,38	42.439.281,84	39.182.916,84
5.970.556,24	234.443,60	21.189,82	6.183.810,02	529.918,00	738.781,00
31.186.273,97	2.981.424,01	505.126,01	33.662.571,97	11.339.477,84	11.626.389,84
0,00	0,00	0,00	0,00	14.007.895,28	6.454.539,28
269.261.694,97	15.200.090,29	7.285.035,65	277.176.749,61	187.348.998,23	176.932.568,23
0,00	0,00	0,00	0,00	50.000,00	50.000,00
0,00	0,00	0,00	0,00	118.013,92	118.013,92
0,00	0,00	0,00	0,00	168.013,92	168.013,92
277.754.233,18	15.585.046,15	7.286.064,94	286.053.214,39	188.367.887,91	177.804.257,92

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft, Chemnitz

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft, Chemnitz, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft, Chemnitz, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die im Abschnitt 8 des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in Abschnitt 8 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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

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

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

Leipzig, den 28. März 2023

Deloitte GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(gez. Thomas Drüppel)
Wirtschaftsprüfer

(gez. Oliver Schrader)
Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

Herausgeber

Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG)
Carl-von-Ossietzky-Str. 186
09127 Chemnitz

Tel.: 0371 2370 0
kontakt@cvag.de

CVAG.de