



Ziele erreichen – auf ganzer Strecke

Auf einen Blick

		2012	2011	2010	2009	2002
Gesamtunternehmen						
Gezeichnetes Kapital	Mio. €	38	38	38	38	38
Anlagevermögen (Buchwert)	Mio. €	258	267	248	226	155
Umlaufvermögen	Mio. €	152	147	118	137	162
Investitionen	Mio. €	14	40	41	39	31
Umsatzerlöse	Mio. €	153	140	137	142	110
Personalaufwendungen	Mio. €	92	82	88	83	91
Beschäftigte (Durchschnittswert inkl. Azubis)		1.675	1.696	1.745	1.799	2.011
Jahresfehlbetrag	Mio. €	66	54	67	66	66
Verkehrsbetrieb						
Größe	km ²	330	330	330	330	330
Einwohner	in 1.000	842	833	827	829	811
Verkehrs- und Betriebsleistungen¹						
Fahrgäste ²	Mio.	183	184	183	181	169
Linienlänge	km	928	915	865	841	689
Betriebsstreckenlänge	km	591	579	543	527	556
Wagen-km	Mio.	33	33	33	34	32
Platz-km	Mio.	4.627	4.629	4.627	4.848	4.239
U-Bahn-Betrieb						
Linienlänge	km	39	39	38	38	30
Betriebsstreckenlänge	km	35	35	34	34	30
Linien		3	3	3	3	2
Haltestellen		46	46	44	44	39
Doppeltriebwagen		99	103	93	107	75
Straßenbahnbetrieb						
Linienlänge	km	37	37	43	43	43
Betriebsstreckenlänge	km	33	33	36	36	35
Linien		5	5	6	6	6
Haltestellen		74	75	79	79	75
Triebwagen		48	48	52	50	56
Omnibusbetrieb¹						
Linienlänge	km	852	839	784	760	616
Betriebsstreckenlänge	km	523	511	473	457	491
Linien		70	70	70	70	64
Haltestellen		931	916	921	913	886
Omnibusse		279	277	270	282	255

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

²ab 2004 Fahrgastzahlenaufteilung lt. VGN-Erhebung 2000

Inhalt

02 Auf einen Blick

04 Organe der Gesellschaft

06 Vorwort des Vorstands

08 Chronik – Unser Geschäftsjahr 2012

16 Bericht zur nachhaltigen Mobilität 2012

18 Summary

20 Lagebericht

28 Bilanz

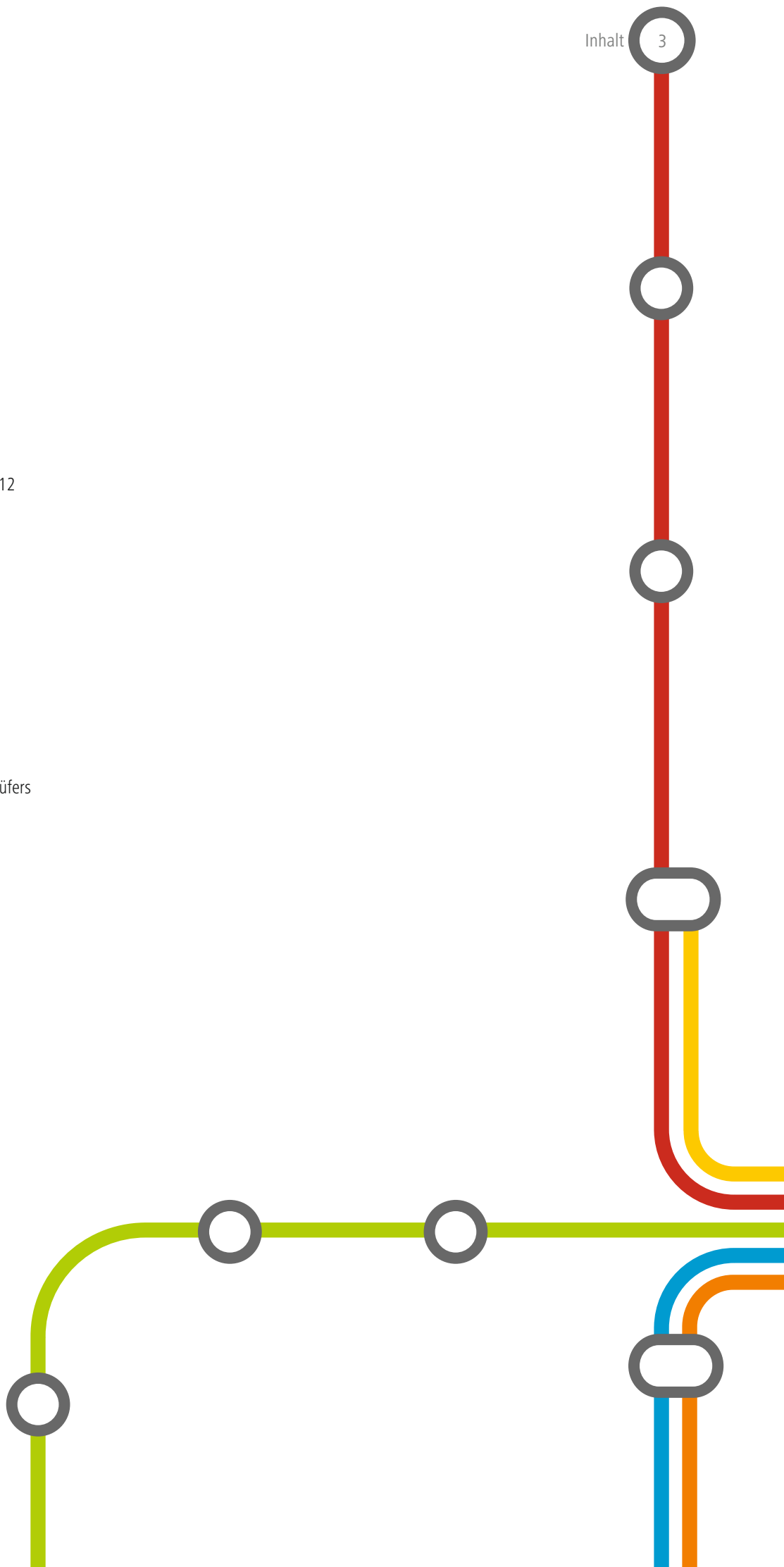
30 Gewinn- und Verlustrechnung

31 Anhang

38 Entwicklung des Anlagevermögens

40 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

41 Bericht des Aufsichtsrats



Organe der Gesellschaft

AUFSICHTSRAT

Vertreter der Anteilseigner:

Dr. Michael Reindl	Stadtrat und Notar, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Jutta Bär	Stadträtin und Fachlehrerin
Thorsten Brehm	Stadtrat und Sozialwissenschaftler
Jürgen Fischer	Stadtrat und Rechtsanwalt
Lorenz Gradl	Stadtrat und Bautechniker
Christine Grützner-Kanis	Stadträtin und Finanzwirtin
Dr. Klemens Gsell	Bürgermeister der Stadt Nürnberg
Rafael Raum	Stadtrat und Student
Konrad Schuh	Stadtrat und Justizvollzugsbeamter
Christine Seer	Stadträtin und Finanzbeamtin
Kilian Sendner	Stadtrat und Kaufmann
Anita-Susanna Wojciechowski	Stadträtin und Dipl.-Sozialpädagogin

Vom Stadtrat bestimmte Arbeitnehmervertreter:

Rainer Lehnemann	Betriebsratsvorsitzender VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Frank Riegler	Landesfachbereichsleiter ver.di

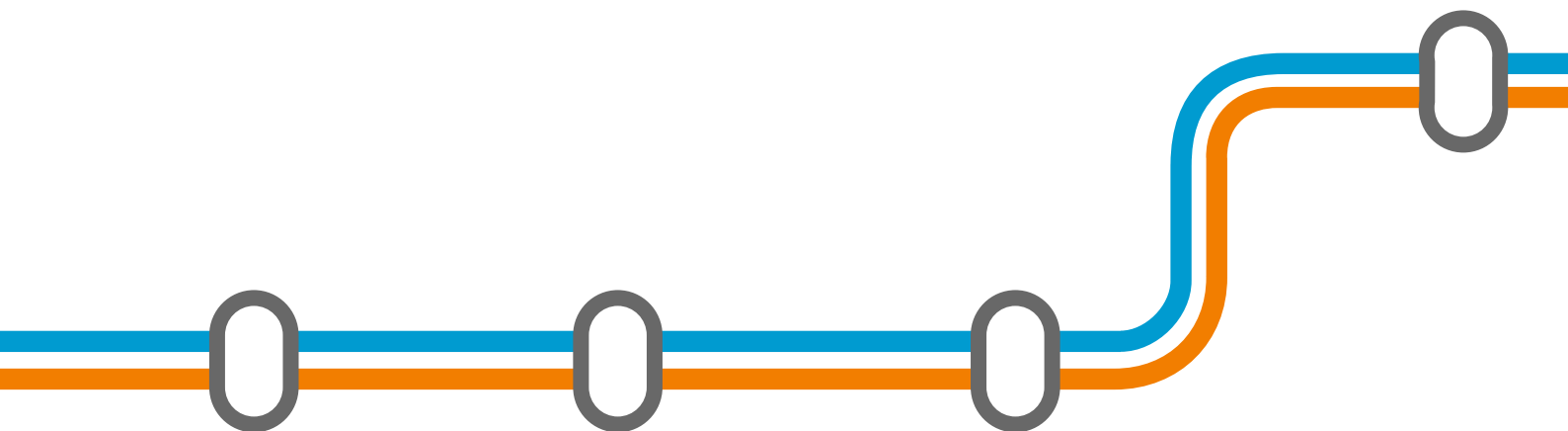
Vertreter der Arbeitnehmer:

Karl-Heinz Bosch	Omnibusfahrer
Udo Budde	Monteur
Barbara Götz	Straßenbahnfahrerin
Jürgen Kelz	Omnibusfahrer
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer
Roland Müller	Omnibusfahrer
Jürgen Rötzer	freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender VAG



VORSTAND

Josef Hasler	Vorsitzender des Vorstands Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung Vorsitzender des Vorstands der N-ERGIE Aktiengesellschaft
Tim Dahlmann-Resing	Vorstandsmitglied ab 01.07.2012
Dr. Rainer Müller	Vorstandsmitglied bis 30.06.2012 Geschäftsführer der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung bis 30.06.2012
Karl-Heinz Pöverlein	Vorstandsmitglied Mitglied der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor der N-ERGIE Aktiengesellschaft
Michael Richarz	Vorstandsmitglied ab 01.08.2012



Vorwort des Vorstands

Liebe Kunden, Partner und Freunde der VAG,

Ziele zu erreichen – dieser Leitgedanke prägt die Aktivitäten unseres Unternehmens. Denn vom Fahrer bis zum Vorstand, von den operativen bis zu den strategischen Tätigkeiten geht es bei der VAG darum, Ziele zu erreichen. Mit jedem einzelnen Fahrgast, den wir sicher und pünktlich ans Ziel gebracht haben, und mit der Gesamtheit aller 156,8 Mio. Personen, die durch die VAG befördert wurden. Die Verkehrserlöse sind gegenüber dem Vorjahr um 13,4 Mio. Euro auf 130,2 Mio. Euro gestiegen. Aufgrund der Tarifierhöhung konnte das VAG-Jahresergebnis 2012 – ohne Berücksichtigung von Sondereffekten im Vorjahr – auf dem Niveau der vergangenen Jahre gehalten werden.

Sechs VAG-Jubiläen konnten wir 2012 feiern, allen voran das Jubiläum „40 Jahre U-Bahn in Nürnberg“. Stolz sind wir auch auf unsere anderen Jubiläen – auf 30 Jahre JahresAbo, zehn Jahre Kundenzeitung *VAGmobil* und zehn Jahre Schülerprojekt „Coolrider“. Die „Institutionen“ VAG-Fahrgastbeirat und Mobilitätsberatung NürnbergMOBIL konnten ebenfalls ihr zehnjähriges Bestehen feiern.

Als Teil des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) haben wir einen weiteren Schritt nach vorne getan: Nach dem Beitritt der Regionen Bamberg und Bayreuth ist der VGN 2012 im Flächenvergleich vorgerückt und belegt jetzt Platz zwei in Deutschland, hinter dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Für die nächsten Jahre ist eine weitere Ausdehnung in Richtung Oberfranken und Oberpfalz geplant.

Denn die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln steigt. Dabei spielen nicht nur finanzielle Aspekte eine Rolle. Das gestiegene Umweltbewusstsein und auch die Ansprüche an Komfort und Schnelligkeit sorgen dafür, dass selbst überzeugte Autofahrer öfter auf Busse und Bahnen umsteigen bzw. Auto und ÖPNV kombinieren, z. B. mit Park & Ride.

Die VAG sichert die Grundversorgung an Mobilität und ermöglicht so das soziale und wirtschaftliche Leben vor Ort. Das Unternehmen trägt zum Gemeinwohl der Stadt und der Region bei sowie zur Lebensqualität der einzelnen ÖPNV-Nutzer. Allerdings gestaltet sich die Finanzierung des ÖPNV vor dem Hintergrund wegfallender Fördermittel zunehmend schwieriger.

Zum 1. Januar 2013 trat die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft, die bereits für 2011 erwartet worden war. Demnach können die Kommunen auch weiterhin den Betrieb des ÖPNV-Netzes direkt vergeben.

Zum Schluss noch ein Wort in eigener Sache: Nachdem der langjährige VAG-Vorstand Dr. Rainer Müller in den Ruhestand gegangen ist, vervollständigen seit Sommer 2012 Tim Dahlmann-Resing und Michael Richarz das Vorstandsteam. Gemeinsam stellen wir uns den Herausforderungen der Zukunft – und legen den Grundstein für das Erreichen weiterer Ziele – auf ganzer Strecke.

Ihr VAG-Vorstand

Josef Hasler

Tim Dahlmann-Resing

Karl-Heinz Pöverlein

Michael Richarz



Chronik – Unser Geschäftsjahr 2012

EIN BEWEGTES JAHR VOLLER NEUERUNGEN UND JUBILÄEN

JANUAR

Zum Jahreswechsel umgestellt:

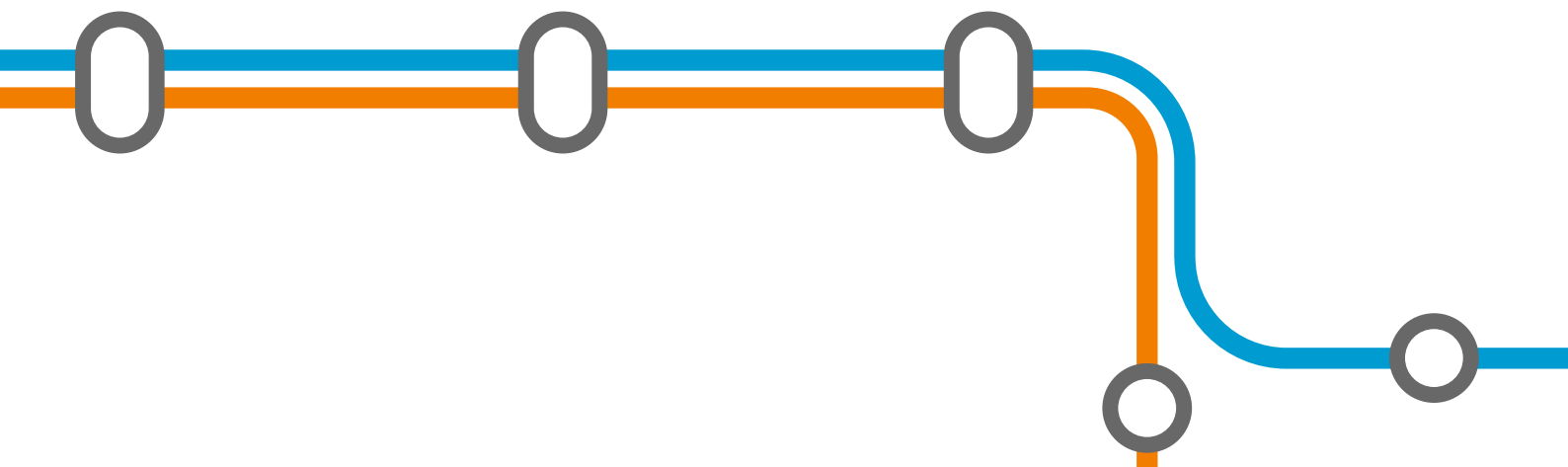
Neues Tarif- und Preissystem

Seit dem 1. Januar 2012 gilt in Nürnberg, Fürth und Stein die neue Tarifstufe A. Die Umstellung ging mit einer durchschnittlichen Preisanhebung von 13,1 Prozent einher. In zwei Schritten sollen die VAG-Preise bis 2015 dem Niveau vergleichbarer deutscher Städte angepasst werden. In Nürnberg, Fürth und Stein steht den Fahrgästen ein besonders attraktives Fahrtenangebot zur Verfügung – mit einer Vielzahl von Linien und einer dichten Gebietsabdeckung.

Mobi-Kids:

Neue Materialien machen Kinder fit für den ÖPNV

Wie kann man Grundschulern das komplexe Thema Mobilität spielerisch vermitteln? Mit dem neuen, 52-seitigen Unterrichtsprogramm der VAG lernen Schüler, den ÖPNV selbstständig zu nutzen – und trainieren nebenbei ihre Lese- und Rechenkompetenz. Für Kinder ab zehn gibt es auch etwas Neues: „Einsteigen, bitte! Mit Gaby die VAG erleben“, heißt das neue Info-Heft, das ganz im Stil einer Jugendzeitschrift aufgemacht ist.





FEBRUAR

Funkennächte im Untergrund:

Speno-Zug gibt Gleisen neues Profil

Knapp drei Wochen lang war er Nacht für Nacht im Einsatz: Der Speno-Zug, ein 219 Tonnen schweres Spezialfahrzeug der Schweizer Firma Speno verlieh etwa 25 Kilometern U-Bahn-Gleisen neuen Schliff. Diese Wartungsmaßnahme verlangsamt den Verschleiß und verlängert die Lebensdauer von U-Bahn-Rädern und Schienen. Sie verbessert außerdem den Fahrkomfort, indem sie Fahrgeräusche und Vibrationen minimiert.

Auftakt für den Austausch:

Zwölf Fahrtreppen erneuert

Die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur beschäftigt die VAG das ganze Jahr über. Dazu gehört auch der regelmäßige Austausch der Fahrtreppen in U-Bahnhöfen. So wurden im Februar die Fahrtreppen in den U-Bahnhöfen Frankenstraße und Gostenhof erneuert. Im Laufe des Jahres folgten die Fahrtreppen Bärenschanze, Jakobinenstraße, Hasenbuck, Bauernfeindstraße, Stadtgrenze, Scharfreiterrig und Maffeiplatz.



MÄRZ

Ein Grund zum Feiern:

40 Jahre U-Bahn in Nürnberg

Am 1. März 1972 begann das U-Bahn-Zeitalter in Nürnberg. Nachdem die U-Bahn im Vorfeld kontrovers diskutiert worden war, revolutionierte sie bald den öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg – und später auch in Fürth. Aus täglich rund 15.000 Fahrgästen zu Beginn sind heute 400.000 geworden. Aus einer U-Bahn-Linie wurden drei, aus 3,7 Kilometern Strecke wurden inzwischen fast 40 Kilometer – und der Ausbau geht weiter.

Noch ein Jubiläum:

Kundenzeitung VAGmobil wird zehn Jahre alt

Seit 2002 informiert die Kundenzeitung VAGmobil über interessante Themen und aktuelle Entwicklungen rund um den ÖPNV in Nürnberg und der Region. Umfragen zeigen, dass vor allem die Reportagen und die vielen Servicethemen bei den Lesern gut ankommen. VAGmobil erscheint viermal pro Jahr. Sie liegt in den Fahrzeugen der VAG, im KundenCenter am Nürnberger Hauptbahnhof sowie in privaten Verkaufsstellen aus.



APRIL

Gut für Umwelt und Geldbeutel – seit 1982:

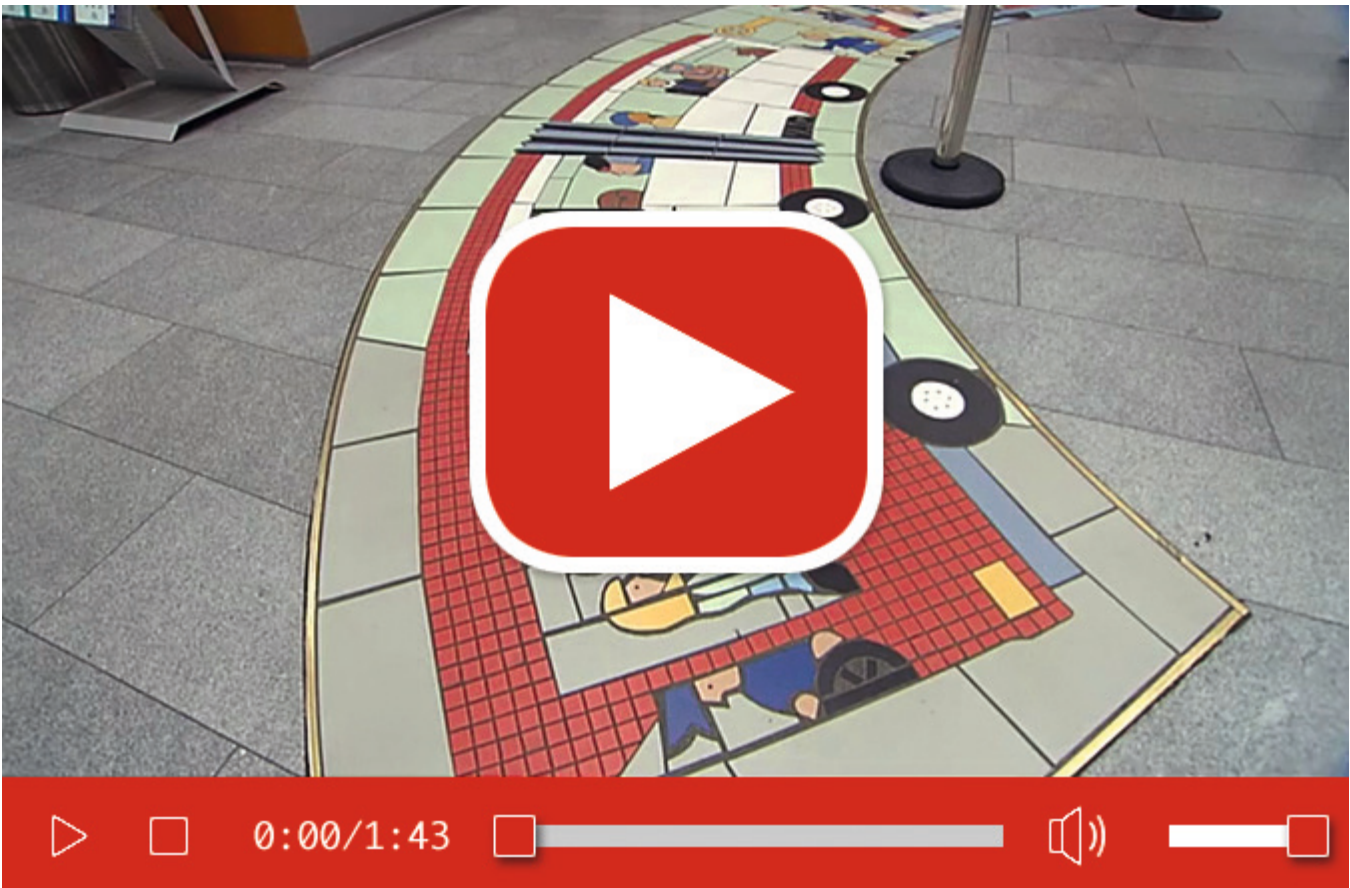
30 Jahre JahresAbo

Seit dem 1. April 1982 gehört das JahresAbo zum festen Fahrkartensortiment der VAG – und ist heute so beliebt wie nie zuvor. Denn es schützt die Umwelt und spart bares Geld. Drei Jahrzehnte nach der Einführung gibt es heute neben dem klassischen JahresAbo viele weitere Abo-Varianten: Abo 3, Abo 6, JahresAbo 9 Uhr und JahresAbo Plus. Da findet jeder das Abo, das zu ihm passt.

20 Mädchen erkunden Bus, Bahn und Werkstatt:

Girls' Day bei der VAG

Am bundesweiten Girls' Day am 26. April 2012 nahm erstmals auch die VAG teil: 20 Schülerinnen im Alter von 14 bis 16 Jahren holten sich Informationen aus erster Hand zum vielfältigen Ausbildungsberuf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ (FiF). Die Mädchen besuchten die Zentrale Serviceleitstelle, das KundenCenter im Hauptbahnhof, die Straßenbahnwerkstatt – und testeten ihr Fahrgeschick im U-Bahn-Simulator.



MAI

Während des laufenden Betriebs:

Bahnhof Langwasser Nord modernisiert

Im Mai trat die Sanierung der Bahnsteigkanten des U-Bahnhofs Langwasser Nord in die zweite Phase. Zusätzlich wurden die Bahnsteige und die darunterliegenden Schutzräume erneuert. Die Arbeiten machten wochenlang – auch tagsüber – eine Teilung der U1 erforderlich. Insgesamt investierte die VAG 2012 rund 23 Millionen Euro in die Modernisierung bestehender Anlagen.

Blaue Nacht lockt über 100.000 Besucher nach Nürnberg:

Hochbetrieb bei der VAG

Bei der 13. Blauen Nacht am 19. Mai 2012 bewies die VAG erneut ihre Leistungsfähigkeit. Mit zusätzlichen Fahrten und Fahrzeugen bewältigte sie den Ansturm von über 100.000 Besuchern von nah und fern.

JUNI

Nachhaltig mobil:

VAG setzt auf Ökostrom und Bioerdgas

Alle zehn neuen Erdgasbusse der VAG fahren mit Bioerdgas. Damit geht die VAG einen großen Schritt in Richtung klimabewusste Mobilität. Die Umstellung der gesamten Strom-Bezugsmenge auf Ökostrom aus Wasserkraft – immerhin rund 80 Gigawattstunden pro Jahr – fand bereits zum 1. Januar 2012 statt.

Wechsel im VAG-Vorstand:

Dr. Müller im Ruhestand, Dahlmann-Resing und Richarz treten an

Dr. Rainer Müller wurde am 28. Juni 2012 in den Ruhestand verabschiedet. Im Rahmen der Nachfolge übernahmen die Diplom-Bauingenieure Tim Dahlmann-Resing und Michael Richarz Vorstandsfunktionen. Tim Dahlmann-Resing leitet das Ressort Marketing und Vertrieb. Michael Richarz verantwortet das Ressort Betrieb und Technik.





JULI

„Sendung mit der Maus“ bei der VAG:

Wie funktioniert die automatische U-Bahn?

Sie fährt wie am Schnürchen, hält an jeder Haltestelle, ist superpünktlich – wie schafft die automatische U-Bahn das alles ohne Fahrer? Armin Maiwald und sein Kamerateam besuchten im Juli einen Tag lang die VAG und gingen diesen Fragen auf den Grund. Der Beitrag wurde in der „Sendung mit der Maus“ vom 26. August 2012 in der ARD ausgestrahlt – und ist nicht nur für Kinder interessant.

AUGUST

Sommerbaustelle auf der U1:

Energieversorgung modernisiert

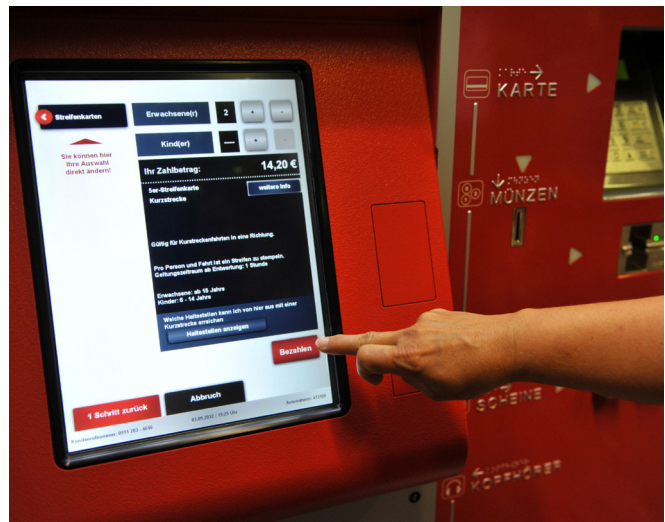
Ohne Strom fährt keine U-Bahn. Für eine zuverlässige Stromversorgung sorgen insgesamt 20 Umspannwerke im Nürnberger und Fürther U-Bahn-Netz. Einige von ihnen sind bereits seit 40 Jahren im Einsatz und müssen nun Abschnitt für Abschnitt erneuert werden. So wurden in den Sommerferien, zwischen dem 1. August und 12. September, die elektrischen Anlagen entlang der U1 zwischen Langwasser Mitte und Langwasser Süd energieeffizient modernisiert.

SEPTEMBER

Ticketkauf jetzt noch komfortabler:

Fahrkartenautomaten mit neuer Benutzeroberfläche

Eine größere Bedienfläche, bessere Lesbarkeit, fünf Bediensprachen sowie die Auswahl zwischen Schnellwahl oder geführtem Modus machen den Ticketkauf am Automaten jetzt noch komfortabler. Bis zum Jahresende 2012 wurde die neue intuitive Bedienführung auf den insgesamt rund 180 Touchscreen-Automaten der VAG eingerichtet.



Zehn Jahre Fahrgastbeirat:

VAG führt intensiven Dialog mit Kunden

2002 gegründet, liefert der Fahrgastbeirat seit zehn Jahren wertvolle Anregungen, wie sich das Fahren mit Bussen und Bahnen noch attraktiver gestalten lässt. Dass beispielsweise nur zehn Prozent der Fensterflächen von Bussen und Straßenbahnen Werbefolien tragen, geht auf eine Empfehlung des Fahrgastbeirates zurück. Die 15 ehrenamtlichen Beiräte treffen sich viermal pro Jahr zur Sitzung – gemeinsam mit einem VAG-Vorstand.



OKTOBER

Zehn Jahre Coolrider:

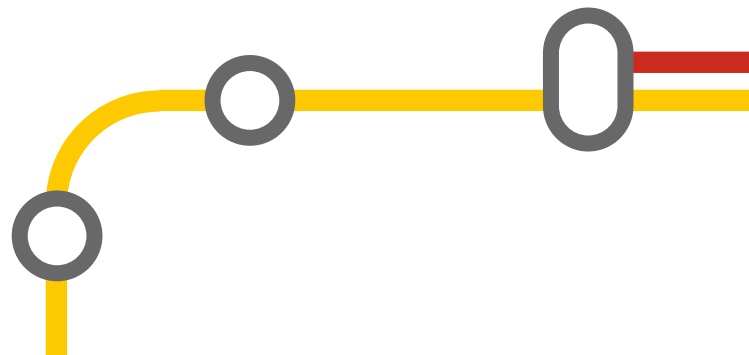
Vorbildliche Zivilcourage auf dem Schulweg

„Hinschauen statt wegschauen!“, unter diesem Motto machen Coolrider seit mittlerweile zehn Jahren den Schulweg mit dem ÖPNV sicherer und angenehmer. Die jugendlichen Fahrzeugbegleiter schützen Schwächere vor Übergriffen, helfen älteren Menschen und verhindern Vandalismus. Bislang wurden über 2.400 Coolrider ausgebildet. Das Gemeinschaftsprojekt der VAG, der ÖPNV-Akademie, der Nürnberger Schulen und der Polizeidirektion Nürnberg ging 2002 an den Start. Aufgrund des großen Erfolgs wird es die Coolrider künftig in ganz Bayern geben.

Zehn Jahre NürnbergMOBIL:

Mobilitätsberatung über alle Verkehrsmittel hinweg

Alle Fragen rund um die persönliche Mobilität im Nah- und Fernverkehr beantwortet seit zehn Jahren NürnbergMOBIL. Die Mobilitäts- und Serviceoffensive berät Einheimische und Gäste an vier Stellen im Stadtgebiet: im VAG-KundenCenter, an der Information am Flughafen, am ServicePoint der DB im Hauptbahnhof und in der Tourist Information in der Königstraße.



NOVEMBER

Besonderer Genuss im Advent:

Glühweinfahrten in historischen Straßenbahnen

Alle Jahre wieder ein Erlebnis: die Glühweinfahrten mit den Oldtimer-Straßenbahnen. Bestens versorgt mit Glühwein, Kinderpunsch und Lebkuchen erfuhren Alt und Jung viel Interessantes und Amüsantes aus der Nürnberger Geschichte. Die Glühweinfahrten mit den originalgetreu restaurierten Oldtimer-Straßenbahnen werden seit 2000 angeboten.

DEZEMBER

VAG beweist Flexibilität:

Sonderschichten zum Jahreswechsel

Die Fahrer der U-Bahnen, Busse und Straßenbahnen sind 365 Tage im Einsatz – auch an Feiertagen. Gerade hier stellt die VAG ihre besondere Flexibilität unter Beweis: So waren in der Silvesternacht alle drei U-Bahn-Linien durchgehend im Einsatz. Und die NightLiner fuhren statt des üblichen Stundentakts teilweise alle 20 bis 30 Minuten, um die Fahrgäste am ersten Tag des neuen Jahres sicher nach Hause zu bringen.



Bericht zur nachhaltigen Mobilität 2012 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Mit Blick auf die heutigen und nachfolgenden Generationen bekennt sich die VAG ausdrücklich zu ihrer gesamtgesellschaftlichen Verantwortung (Corporate Social Responsibility). Sie übernimmt Verantwortung für die Auswirkungen ihrer Entscheidungen und Aktivitäten in Bezug auf die Gesellschaft und die Umwelt und setzt transparentes sowie ethisches Handeln in den Mittelpunkt all ihrer Tätigkeiten. Damit leistet sie ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung.

Die VAG hat deshalb 2004 die UITP-Charta des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen unterzeichnet und sich den drei Zielen der Nachhaltigkeit verpflichtet: ökologisch denken, sozial verhalten und ökonomisch handeln. Die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit sind eng miteinander verwoben. Aus diesem Grund ist eine ganzheitliche Betrachtung wichtig. So kann zum Beispiel dauerhaft wirtschaftlicher Erfolg nicht auf Kosten der Umwelt und sozialer Interessen erzielt werden.

Der Handlungsrahmen ist klar, die Weichen sind längst gestellt: Die VAG steht zu ihrer ökologischen, sozialen und ökonomischen Verantwortung und verpflichtet sich, in allen Bereichen ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung zu leisten.



Beispielhafte Maßnahmen 2012

ÖKOLOGISCH DENKEN

Straßenbahn und U-Bahn auf Ökokurs

Bei Straßenbahn und U-Bahn handelt die VAG in jeder Hinsicht ökologisch: von der Energieversorgung über die Energierückspeisung bis hin zur Infrastruktur wie dem Trassenbau und den Beschleunigungsmaßnahmen.

Als einer der größten Abnehmer von elektrischer Energie in Nürnberg bezieht die VAG seit 2012 ausschließlich Ökostrom. Dieser stammt zu 100 Prozent aus Wasserkraft, wird also komplett CO₂-frei gewonnen. Dies wirkt sich positiv auf die Umweltbilanz aus. Denn bei einem Jahresverbrauch von rund 80 Gigawattstunden Strom für U-Bahnen, Straßenbahnen und alle dazugehörigen Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsgebäude fallen nun dank des Bezugs von Ökostrom rund 30.000 Tonnen klimaschädliches CO₂ weniger an. Das ist eine Größenordnung, die etwa dem jährlichen CO₂-Ausstoß von 9.300 Mittelklasse-Pkw entspricht und zeigt, dass die VAG ihr nachhaltiges Handeln sehr ernst nimmt.

Mit den Bussen stets der Norm voraus

Umweltbewusstes und ressourcenschonendes Handeln wird besonders deutlich am Beispiel Bus, denn er gehört im innerstädtischen Verkehr mit zu den direkten Verursachern von Schadstoffen. Seit Mitte der 1980er-Jahre arbeitet die VAG gemeinsam mit Busherstellern intensiv daran, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen zu minimieren und alternative Antriebssysteme zu erproben. So hat sie 1992 den ersten Erdgasbus in Deutschland getestet, 1996 den ersten Wasserstoffbus und 2002 den ersten dieselelektrischen Hybridbus. Seit 2012 deckt die VAG den Kraftstoffbedarf ihrer zehn neuen Erdgasbusse ausschließlich mit abfallstämmigem Bioerdgas. Dieses wird in einem Vergärungsprozess weitgehend CO₂-neutral aus Pflanzenabfällen, Gülle und Speiseresten hergestellt und nicht aus Rohstoffen wie Mais und Roggen. Die VAG fährt mit diesen Bussen also doppelt bio und entlastet Umwelt und Klima noch stärker.

SOZIAL VERHALTEN

Mobilität für alle

Die VAG steht für Lebensqualität. Als Mobilitätsdienstleister bringt sie täglich Tausende zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkauf und zu Freizeitaktivitäten. Sicher, zuverlässig und bequem. Ihr Ziel: Alle gesellschaftlichen Gruppen sollen ungehinderten und barrierefreien Zugang zu den VAG-Dienstleistungen haben. Besondere Beachtung finden die Wünsche von gehörlosen sowie seh- und gehbehinderten Fahrgästen. Schon seit Jahrzehnten pflegt die VAG Kontakt zu ihnen und ihren Verbänden. Seit 20 Jahren sorgt ein Behindertenbeauftragter dafür, dass ihre Belange frühzeitig und systematisch in Planungen einfließen oder dass in ihrem Sinne nach- und umgerüstet wird. Auch 2012 wurde bei Baumaßnahmen im Netz der VAG darauf geachtet, Haltestellen – soweit wie möglich – behindertengerecht auszubauen.

So ist Nürnberg die einzige deutsche Stadt, in der alle U-Bahnhöfe einen Aufzug haben. Alle VAG-Busse und -Straßenbahnen sind niederflurig. Zudem sind alle Busse zusätzlich mit einer Klapp- bzw. Faltrampe für Rollstuhlfahrer ausgerüstet und die neuen automatischen U-Bahnen von vornherein mit automatischen Schiebetritten. Fast alle Straßenbahnhaltestellen sind blindengerecht ausgebaut, 75 Prozent liegen gleichauf mit der niederen Flurhöhe der Bahnen. Deutschlandweit ist die VAG Vorreiter bei der barrierefreien Mobilität.

ÖKONOMISCH HANDELN

Qualitativ hochwertige Leistungen zu angemessenen Preisen anzubieten, ist das Ziel der VAG. Die Fahrgäste sollen sich auf einen modernen Nahverkehr verlassen können, der auch in Zukunft eine attraktive Alternative zum Auto bietet.

Der Aspekt der Wirtschaftlichkeit spielt bei jeder Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes eine Rolle. Und das nicht nur bei der Planung von Angeboten zur Erschließung neuer Stadtteile, ob Gewerbegebiet oder Siedlung. Die VAG behält selbstverständlich auch die gesamte Infrastruktur im Blick. In diese ebenso zukunftsorientiert zu investieren – wie beispielsweise in die Energie- und Umwelteffizienz ihrer Fahrzeuge, ist Herausforderung und Verpflichtung zugleich.

Die VAG schafft Arbeitsplätze

Jeder der 1.700 VAG-Arbeitsplätze führt durch die Bestellung von Lieferungen und Leistungen zu einem zusätzlichen Arbeitsplatz in Nürnberg. Dazu kommen noch einmal rund 700 in der übrigen Metropolregion. Insgesamt hängen also rund 4.100 Arbeitsplätze an der VAG.

Die VAG kreiert Einnahmen

Jeder Euro, den die Stadt Nürnberg in die VAG investiert, bringt einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von fast fünf Euro. Denn zusätzliche Ausgaben wie beispielsweise für Straßenbau und -unterhalt, für Parkplätze und die Reparatur von Umweltschäden bleiben erspart. 74 Cent von jedem eingenommenen Euro fließen von der VAG zurück in die Metropolregion, 49 Cent davon bleiben in der Stadt Nürnberg. Ein leistungsstarker Nahverkehr kostet also nicht nur, er bringt auch volkswirtschaftlich jede Menge Rendite.

VAG Annual Report 2012 – Summary

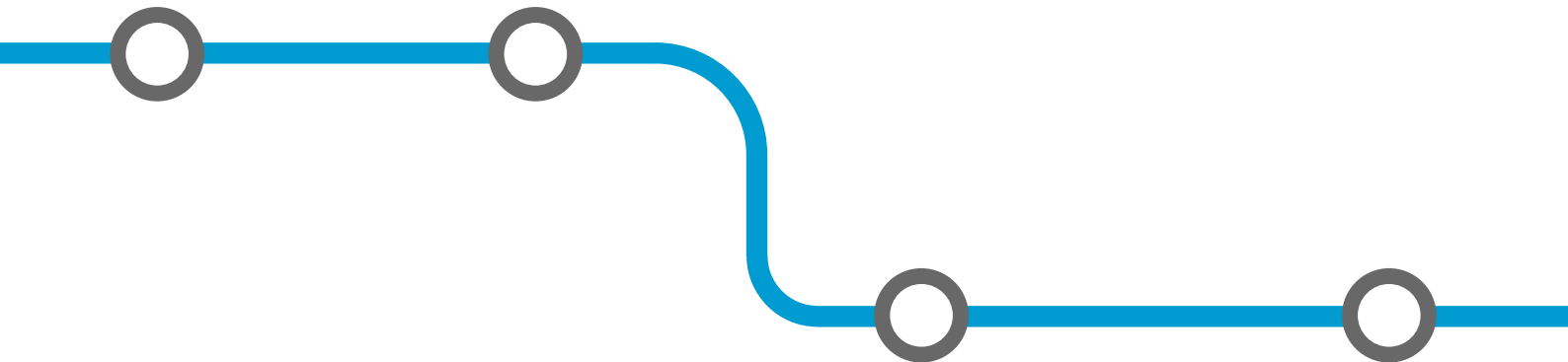
Overall positive year with six VAG anniversaries

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft reported satisfactory overall results at the close of fiscal 2012, despite the mood of crisis gripping Europe and the difficult economic situation in Germany. Compared with the previous year revenues were up 11.5 % to € 130,210,000. The main factor underlying this development was the increase in ticket prices on 1 January 2012. Passenger volumes, including people travelling to and from neighbouring districts and using the Fürth subway, fell slightly from a total of 157.6 million in 2011 to 156.8 million in 2012.

The eagerly awaited amendment of the Passenger Transportation Act (PBefG) came into effect in 2012. The new legal position means that local authorities will continue to be able to award contracts for the operation of local public transport service networks directly. Six VAG anniversaries in 2012 – and above all the „40 years subway“ – provided more occasions to celebrate. Important personnel changes took place in the VAG Management Board in 2012: Dr. Rainer Müller left the Board to go into retirement, while two new members, Tim Dahlmann-Resing and Michael Richarz, began their work as new members of the VAG Management Board. As was the case last year, 22 % of Nuremberg’s inhabitants opted for local public transport as their preferred means of travel. The number of trips per person taken using local public transport fell to 209 (the figure last year was 213). The 80 new ticket machines that went into operation in Autumn 2012 – offering intuitive user interfaces and numerous methods of payment – have enhanced the level of customer service tremendously.

Stable financial situation

Revenues rose to € 153,138,000 in 2012, 9 % up on the previous year. Despite lower operational profits this substantial increase was the result of higher ticket income and other revenues. At the same time, the net loss for the year, arising from VAG’s subway, tramway and bus business operations, increased by € 12,268,000 to € 65,784,000. All in all VAG’s financial position remained for the most part stable: total assets fell between the two reporting dates for 2011 and 2012 by 1% to € 410,625,000. Prorata depreciation on last year’s capital spending resulted in a fall in the value of fixed assets of 3.3 % to € 258,333,000, 23 % of which were covered by equity. The company’s equity ratio at the end of 2012 was 15 %. VAG’s overall business position at the close of fiscal 2012 largely corresponded with expectations – bearing in mind lower negative cash flows from current business and investing activities and reduced cash flows from financing activities. As was the case in 2011 investments in property, plant and equipment as well as intangible assets fell: in 2012 by € 25,450,000 to € 14,374,000. Investments in the subway and tramway business fields largely covered final payments for subway double car units and variotrams. As in 2011, replacement procurements were made for bus operations and investments in rail infrastructure were largely channelled into work on tracks, equipment installed on rail lines, signalling equipment and other operating and business equipment.



Encouraging outlook and eco-friendly mobility

The next change in VAG ticket prices took place on 1 January 2013 and is expected to boost the company's revenues in fiscal 2013. Current planning forecasts a net loss for the current year of € 66,916,000. A net loss of € 67,081,000 is expected in 2014. The Supervisory Board approved investments of € 67,090,000 contained in the medium term business plan for 2013. According to calculations undertaken to date, public subsidies will amount to around 5,214,000. VAG's network of routes continues to grow. Work began in October 2012, for example, on the tunnel for the new route section to the terminal station at the end of the U3 on the north-west ring above the future North Hospital station. The new route section is scheduled to go into operation in 2016.

A major topic for the future is and remains the management of maintenance work and the deployment of used cars. 42 type DT1 subway cars alone will reach the end of their calculated operational lives between 2014 and 2019. A study was undertaken of the possibility of automating the U1. The study came to the conclusion, however, that this would not be economic at the present time. VAG will therefore continue to operate the U1 on a conventional basis.

Ten new gas-powered buses were purchased in 2012. These vehicles run on biogas obtained from the breakdown of organic waste matter. Two hybrid buses have also been running in Nuremberg's bus network since early 2012. As part of the green electricity initiative VAG has, since 2012, not only run all its trams and subways using 100 percent green electric power but all VAG facilities, from depots through to workshops as well. VAG's activities set a clear signal for innovation, climate protection and environment-friendly mobility.



Lagebericht für das Geschäftsjahr 2012 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

A GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Städtische Werke Nürnberg GmbH mit Sitz in Nürnberg. Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln und -anlagen. Die VAG steht seit über 50 Jahren für Sicherheit, Zuverlässigkeit, Fairness, Innovation und Kundennähe im öffentlichen Personennahverkehr für den Großraum Nürnberg sowie die Nachbarstädte Fürth und Erlangen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Das schwierigere internationale Umfeld belastete auch 2012 die deutsche Konjunktur. Es bestanden erhebliche Unsicherheiten infolge der Staatsschuldenkrise im Euroraum, aber auch hinsichtlich der künftigen Fiskal- und Geldpolitik der USA. Zusammen mit der Abschwächung der Nachfrage nach Exportgütern beeinträchtigte dies insbesondere die Bereitschaft zu Investitionen. Die Wachstumsdynamik nahm im Verlauf des vergangenen Jahres ab. Insgesamt ist die deutsche Wirtschaft jedoch weiterhin hoch wettbewerbsfähig und in guter Verfassung. Gegenüber 2011 stieg das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 0,7 %.

Trotz der abgeschwächten Konjunktur entwickelte sich der Arbeitsmarkt stabil. Bundesweit sank die Arbeitslosenquote von 7,1 % im Vorjahr auf 6,8 % im Jahr 2012. Im Stadtgebiet Nürnberg lag die Arbeitslosenquote zum 31. Dezember 2012 bei 7,6 %.

Im Jahr 2012 stiegen die Fahrgastzahlen deutschlandweit bei Bus und Bahn erneut an. Inzwischen sind nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) jährlich fast zehn Milliarden Menschen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unterwegs. Die Busse und Bahnen der deutschen ÖPNV-Unternehmen legten 2012 insgesamt 92,4 Milliarden Personenkilometer zurück und damit 1,4 % mehr als 2011. Mit den zunehmenden Fahrgastzahlen sind auch die Erträge aus der Fahrgastbeförderung weiter gestiegen, dennoch ist der finanzielle Aufwand pro Fahrgast bei den Unternehmen deutlich höher als der Nettoertrag. Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad liegt bei 78 %. Damit arbeiten die deutschen ÖPNV-Unternehmen deutlich wirtschaftlicher als die Verkehrsunternehmen anderer großer Industrienationen. Diese Entwicklung war nur durch effizientes Wirtschaften der Unternehmen und höhere Fahrpreise möglich.

Deutschland besitzt einen leistungsfähigen ÖPNV. Er ist eine tragende Säule der Mobilität in Deutschland und leistet einen wichtigen Beitrag zu einer umweltverträglichen, für alle zugänglichen und bezahlbaren Mobilität sowie zur Funktionsfähigkeit der Wirtschaft. Der ÖPNV verbessert die Umwelt- und Lebensqualität

in Städten und Ballungsräumen und trägt so wesentlich zu einer nachhaltigen Städteentwicklung bei. Er ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der Arbeitsplätze schafft und sichert. Trotz der höheren Beförderungsleistungen und der zunehmenden Bedeutung des ÖPNV sinkt der finanzielle Beitrag der öffentlichen Hand seit Jahren.

Wesentliche sonstige Vorgänge des Geschäftsjahres

Am 25. Januar 2012 bestellte der Aufsichtsrat der VAG Tim Dahlmann-Resing ab 1. Juli 2012 zum Vorstand für das Ressort Marketing und Vertrieb und Michael Richarz ab 1. August 2012 zum Vorstand für das Ressort Betrieb und Technik. Sie folgen Dr. Rainer Müller, der am 30. Juni 2012 in den Ruhestand ging.

Politisch-rechtliche Entwicklung

Seit 1. Januar 2013 ist das neue Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft. Augenfälligste Änderung ist die Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Neben Bahn, Pkw und Flugzeug dürfen nun auch auf längeren Strecken Linienfernbusse verkehren. Das nationale Recht wurde an die Verordnung 1370/2007 angepasst. Die ÖPNV-Aufgabenträger werden gestärkt und dürfen alle Instrumente der Verordnung 1370/2007 nutzen:

- wettbewerbliches Verfahren,
- Direktvergaben,
- Gewährung ausschließlicher Rechte und Erlass allgemeiner Vorschriften.

Eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre bleiben nebeneinander bestehen. Es gibt nun hintereinander gelagerte Verfahrensstufen für die Vergabe von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Nach der Vorabkennzeichnung folgt eine dreimonatige Antragsfrist für eigenwirtschaftliche Verkehre. Erst wenn nach Ablauf der Frist keine (wirksamen) Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre vorliegen, darf ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (direkt) vergeben werden. Neu ist, dass bei jeder staatlichen Ausgleichsleistung bereits ein gemeinwirtschaftlicher Verkehr vorliegt. Für diese regelt das neue PBefG jetzt auch die Vergabe. Bis zum 31. Dezember 2013 gelten hier teilweise noch Übergangsregelungen.

Für kommunale Unternehmen besteht ein Schutz für die Gesamtwirtschaftlichkeit des bedienten Verkehrsnetzes. Dies bedeutet, dass besonders attraktive Linien auch bei einer Direktvergabe nicht von einem privaten Verkehrsunternehmen aus dem Netz „herausgepickt“ werden dürfen und hierfür Liniengenehmigungen beantragt werden können.

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen durch die Verordnung 1370/2007 wurden 51 % der Anteile der VAG an der Stadtbus Erlangen GmbH mit Wirkung zum 1. Januar 2013 an die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung veräußert und die Firma in Erlanger Stadtbus GmbH geändert. So wurde die gemeinsame Busgesellschaft auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 realisiert. Aktuell bearbeiten verschiedene Arbeitsgruppen noch spezielle Detailfragen. Der Abschluss des Projekts ist auf Mitte 2013 terminiert.

Mit dem 2019 auslaufenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie den gleichzeitig endenden Kompensationsmitteln für die ehemaligen GVFG-Landesprogramme entfallen gleich zwei wichtige Stützen der ÖPNV-Finanzierung. Ab 2020 wird die gegenwärtig gesetzlich festgelegte Förderung gänzlich hinfällig. Eine finanzielle Förderung für Erneuerungsinvestitionen wird dann nicht mehr existieren. Bund und Länder stehen vor der Herausforderung, für die auslaufenden Programme entsprechende Anschlussregelungen zu finden, um die Finanzierung des ÖPNV in Deutschland auf eine solide Basis zu stellen und eine Perspektive über 2019 hinaus zu eröffnen. Gegenwärtig wird noch eine Förderung durch ÖPNV-Zuweisungen bis Ende 2013 auch durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Aussicht gestellt.

Für den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2019 sind diese Fördermöglichkeiten noch ungewiss. Die für den Zeitraum ab 2014 tatsächlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sind dem Ministerium derzeit noch nicht bekannt. Nach der Lesart des Bayerischen Staatsministeriums enthält das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz die investive Zweckbindung der Entflechtungsmittel nach dem Entflechtungsgesetz für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau auch über 2014 hinaus.

Kunde und Markt

Die große Mehrheit der deutschen Nahverkehrskunden war auch im Jahr 2012 zufrieden mit den Leistungen von Bussen und Bahnen. Zu diesem Ergebnis kommt das Meinungsinstitut TNS infratest in seinem Kundenbarometer 2012 für den ÖPNV. Hierzu befragte die TNS infratest Fahrgäste in ganz Deutschland. 80 % der Befragten gaben dabei an, zufrieden bis sehr zufrieden mit dem ÖPNV zu sein.

2012 entschieden sich wie bereits in den Vorjahren 22 % der Nürnberger bei der Verkehrsmittelwahl für den ÖPNV. Die Zufriedenheit der Nürnberger mit dem ÖPNV in ihrer Stadt sank von 83 % im Vorjahr auf 74 %. Die Anzahl der ÖPNV-Fahrten pro Person sank auf 209 Fahrten (Vorjahr 213). Dies sind die Ergebnisse der kontinuierlichen Mobilitätsbefragung zur Messung des

Mobilitätsverhaltens der Nürnberger Bevölkerung, der Erhebung zur Einschätzung und Einstellung zum ÖPNV sowie der Tarifwanderungs- und Potenzialanalyse. Wesentlicher Grund für dieses Stimmungsbild dürfte die 2012 vollständig wirksam gewordene Fahrpreisanpassung gewesen sein.

Verzögerungen im Betriebsablauf lassen sich nicht immer vermeiden. Daher hat die VAG 2012 wie in den vergangenen Jahren die Informationskanäle zu den Fahrgästen, wie die dynamischen Anzeigen an Bahnhöfen und Haltestellen, die Ansagemöglichkeit an Bahnhöfen und in den Wagen, Monitore in den Fahrzeugen und Dienste über das Internet, weiter ausgebaut.

Im Herbst 2012 sind rund 80 neue Fahrscheinautomaten in den Zugängen zu den U-Bahnhöfen und im Straßenbahn- bzw. Busbereich in Betrieb genommen worden. Dem Fahrgast steht nun im gesamten Oberflächenbereich eine einheitliche Bedienstruktur und Bezahlweise mit Bargeld, Geldkarte, Girocard und Kreditkarte zur Verfügung.

Umfassenden Service und Informationen bietet die VAG ihren Kunden nicht nur im KundenCenter oder am VAG-Kundentelefon, sondern auch im Internet. Das Angebot im VAG-Onlineshop wird stetig erweitert und die Kundenfreundlichkeit verbessert. So können Studenten die extra auf ihr Mobilitätsverhalten zugeschnittene Semesterkarte nicht nur online kaufen, sondern auch sofort ausdrucken. Auch die Tagestickets Solo und Plus können nach dem Onlinekauf direkt ausgedruckt werden.

Zur Steigerung der Sicherheit und Sauberkeit hat auch das Gemeinschaftsprojekt „Coolrider“ von Polizei und VAG beigetragen, das heuer sein zehnjähriges Bestehen feiert. Mittlerweile konnten bayernweit Nachahmer gefunden werden. Ein weiterer Grundpfeiler für Sicherheit und Sauberkeit ist die enge Zusammenarbeit mit der Polizei. Die VAG setzt hier ihr Sicherheitskonzept mit Präsenz, hell beleuchteten Haltestellen und Einbindung der Leitstelle an den Bahnhöfen auch mit dem Ziel um, den Vandalismus im ÖPNV einzudämmen.

Fahrgastentwicklung und Tarifeinnahmen

Die Gesamtzahl der Fahrgäste (Nürnberg mit Nachbarorten und U-Bahn Fürth) verringerte sich um 0,5 % von rund 157.551 Tsd. auf 156.778 Tsd. Personen. Die Fahrgäste verteilten sich auf die Bereiche Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) (140.374 Tsd.), Schwerbehindertenbeförderung (12.750 Tsd.) und Sonstige (3.654 Tsd.). Die Fahrgastzahlen im VGN werden nach einem mathematischen Verfahren auf Basis der Nutzungshäufigkeit der verkauften Fahrausweisarten ermittelt.

Das Jahr 2012 war gekennzeichnet von umfassenden Tarifneuerungen. Während in Nürnberg und Fürth die Umstellung auf die Stadttarife A bzw. Z zum 1. Januar 2012 umgesetzt wurde, erfolgten für Erlangen die Vorbereitungen der Umstellungsmaßnahmen zum 1. Januar 2013. Die Verkehrserlöse inklusive Verkehrsnebenenerlöse erhöhten sich im Berichtsjahr um 13.434 T€ oder 11,5 %. Die Steigerung von 116.776 T€ auf 130.210 T€ resultierte aus der Tarifierhöhung und der Einführung des Stadttarifs zum 1. Januar 2012. Die Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderungen nahmen um 14,1 % zu. Die Leistungen für den Schülerverkehr nahmen um 13,0 % ab.

TÄTIGKEITSFELDER IN DEN GESCHÄFTSBEREICHEN

Fahrweg und Schienenfahrzeuge

Das Liniennetz der VAG wächst weiter. So begann im Oktober 2012 der Tunnelbau für den neuen Streckenabschnitt zum Endbahnhof der U3 am Nordwestring über den zukünftigen Bahnhof Klinikum Nord. Insgesamt wird der neue Bauabschnitt 1,1 Kilometer lang und soll Ende 2016 in Betrieb genommen werden. Somit hat die Linie U3 dann eine Gesamtstreckenlänge von 8,7 Kilometern und fährt 13 Bahnhöfe an.

Im Rahmen der Ökostrom-Initiative der VAG werden seit 2012 nicht nur die Straßen- und U-Bahnen mit umweltfreundlichem Strom betrieben, sondern auch alle anderen Einrichtungen wie Werkstätten, Betriebshöfe oder Rolltreppen der VAG. Durch die Umstellung auf regenerativen Strom aus Wasserkraft sinkt der CO₂-Ausstoß der VAG jährlich um über 30.000 Tonnen.

Nachdem das Jahr 2012 im Zeichen des 40-jährigen Bestehens der Nürnberger U-Bahn begonnen wurde, ist auch ein Ausblick auf die zukünftige Ausrichtung der Linie U1 erfolgt: Im Rahmen einer Untersuchung wurde eine mögliche Automatisierung der U1 geprüft. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, die U1 weiterhin

konventionell zu betreiben, da eine Automatisierung derzeit nicht wirtschaftlich ist. Die Untersuchung wurde im Zuge der Vorarbeiten zur Ausschreibung neuer U-Bahnzüge vorgenommen, da in den kommenden Jahren 42 U-Bahn-Doppeltriebwagen ersetzt werden müssen.

Im Jahr 2012 hat die VAG den letzten von 14 U-Bahn-Zügen der neuen Generation DT3-F in Betrieb genommen. Die U-Bahnen sind eine Weiterentwicklung des Doppeltriebwagens der dritten Generation (DT3). Sie zeichnen sich unter anderem durch einen geringen Energieverbrauch, durchgehend begehbare Wagen ohne Trennwände sowie ein hohes Maß an Flexibilität aus. Da die Züge über einen Fahrerstand verfügen, können sie sowohl im konventionellen Betrieb mit Fahrer als auch auf den automatischen Linien eingesetzt werden.

Busse

Im Jahr 2012 wurden zehn neue Erdgasbusse angeschafft, die mit Bioerdgas betrieben werden. Bioerdgas, das durch die Vergärung organischer Abfallstoffe entsteht, kann sich als neuer Energieträger zu einer konkurrenzfähigen Alternative zu anderen Kraftstoffen entwickeln und wird mit Blick auf die Ressourcensicherung schon heute von der VAG gefördert.

Im Januar 2012 hat die VAG zwei Hybridbusse für den Linieneinsatz im Nürnberger Busnetz erhalten. Durch die Hybrid-Technologie wird weniger Kraftstoff verbraucht als bei einem konventionellen Stadtbuss, auch der CO₂-Ausstoß wird entsprechend reduziert. Mit der neuen, umweltschonenden Hybridtechnologie setzt die VAG gezielt auf Innovation und praktiziert Klimaschutz.

Personalbereich

Im Jahr 2012 beschäftigte die VAG im Durchschnitt 1.649 Mitarbeiter (Vorjahr 1.673) und 26 Auszubildende (Vorjahr 23).

Das Demografiemanagement beschäftigte sich 2012 insbesondere mit den Herausforderungen der altersgerechten Qualifizierung von Mitarbeitern aller Altersklassen und der Mitarbeiterbeschaffung im Fahrbetrieb. Hier setzt die VAG vor allem auf selbst ausgebildete Fachkräfte im Fahrbetrieb und individuelle Arbeitszeitmodelle. Des Weiteren soll das im Demografiemanagement verankerte betriebliche Gesundheitsmanagement die physische und psychische Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter erhalten und fördern.

2012 wurde die elektronische Zeiterfassung bei der VAG eingeführt. Die Erfassung der Arbeitszeit und die Beantragung und Genehmigung von Urlaub und Gleittagen erfolgten elektronisch.

B ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 12.618 T€ oder 9,0% auf 153.138 T€. Die Veränderung zum Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus den höheren Fahrgeleinnahmen um 13.330 T€ oder 13,0% und den gestiegenen sonstigen Umsatzerlösen um 3.454 T€ oder 36,6%. Dagegen reduzierten sich die Betriebsführungserträge um 4.245 T€ oder 27,5%. Hauptgrund für diese Reduzierung ist eine veränderte Abrechnung innerhalb der infra fürth verkehr gmbh zwischen den Bereichen U-Bahn und Bus aufgrund der aktuellen Auswertung aus der VGN-Verkehrserhebung 2008.

Die **Bestandsveränderungen** verringerten sich aufgrund höherer abgerechneter Leistungen um 5.578 T€. Bei den aktivierten Eigenleistungen ist ein Rückgang von 1.084 T€ oder 84,2% zu verzeichnen.

Bedingt durch höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen nahmen die **sonstigen betrieblichen Erträge** um 4.410 T€ oder 8,4% zu.

Der **Materialaufwand** verringerte sich zum Vorjahr nur geringfügig. Wesentliche Veränderungen liegen in der Zunahme der Aufwendungen für Fahrstrom von 1.257 T€ oder 19,3% und in dem Rückgang bei Materialverbrauch und der Selbstkosten von 2.484 T€ oder 19,8%.

Trotz der Reduzierung des durchschnittlichen Personalstands um 24 Personen erhöhten sich die Entgelte um 2.340 T€ oder 3,8%. Aus den Tarifverhandlungen 2012 fließen ab Juni 2012 Entgelterhöhungen von 3,5% in den **Personalaufwand** ein. Insgesamt stiegen die Personalaufwendungen um 9.840 T€ oder 12,0% auf 91.641 T€. Ausschlaggebend war im Wesentlichen der zinsbedingte Anstieg der Aufwendungen für Altersversorgung. Die aus der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) resultierende Zuführung zur Pensionsrückstellung gemäß Art. 67 Abs. 7 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (HGB) schlägt sich im außerordentlichen Ergebnis nieder. Der Zinsanteil zur Pensionsrückstellung von 10.809 T€ wurde gemäß § 277 Abs. 5 HGB dem Finanzergebnis zugerechnet.

Die planmäßigen **Abschreibungen** stiegen im Jahr 2012, hauptsächlich aufgrund der Vorjahresinvestitionen, um insgesamt 3.174 T€ oder 17,5%.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** nahmen im Geschäftsjahr um 1.289 T€ oder 3,3% ab. Insbesondere im Bereich der aperiodischen und einmaligen Aufwendungen ist ein Rückgang aufgrund der Risiken für Korrekturen der Verbundeinnahmen von 2.753 T€ zu verzeichnen. Dem stehen höhere Aufwendungen für Dienst- und Fremdleistungen von 1.551 T€ gegenüber.

Das **außerordentliche Ergebnis** von 952 T€ enthält den Buchgewinn aus den Grundstücksveräußerungen von 1.632 T€ und Aufwendungen aus der Zuführung zur Pensionsrückstellung gemäß BilMoG über 2.584 T€.

Der **Jahresfehlbetrag** und somit der Zuschussbedarf hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 12.268 T€ auf 65.784 T€ erhöht. Dieser wird auf Basis des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags mit der Städtische Werke Nürnberg GmbH von der Muttergesellschaft ausgeglichen.

Der Jahresfehlbetrag setzt sich im Geschäftsjahr 2012 aus den Geschäftsbereichen U-Bahn-Betrieb von –4.492 T€ (6,8%), Straßenbahnbetrieb mit –17.160 T€ (26,1%) und Busbetrieb mit –44.132 T€ (67,1%) zusammen.

VERMÖGENSLAGE

	2012		2011	
	T€	%	T€	%
Vermögen				
Anlagevermögen	258.333	63	267.100	64
Langfristiges Umlaufvermögen	31	0	23	0
Kurzfristiges Umlaufvermögen	112.386	27	106.657	26
Flüssige Mittel	39.839	10	40.716	10
Rechnungsabgrenzungsposten	36	0	262	0
	410.625	100	414.758	100
Kapital				
Eigenkapital	59.860	15	59.860	14
Langfristige Rückstellungen	251.491	61	241.901	58
Langfristiges Fremdkapital	44.425	11	47.144	12
Kurzfristiges Fremdkapital	49.981	12	60.742	15
Rechnungsabgrenzungsposten	4.868	1	5.111	1
	410.625	100	414.758	100

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2012 verringerte sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 4.133 T€ oder 1,0 % auf 410.625 T€. Aufgrund der anteiligen Abschreibung der Vorjahresinvestitionen sank das Anlagevermögen gegenüber 2011 um 8.767 T€ oder 3,3 %. Der Deckungsgrad des Anlagevermögens durch Eigenkapital liegt bei 23,2 % (Vorjahr 22,4 %).

Das langfristige Vermögen ist durch langfristig zur Verfügung stehende Mittel gedeckt. Das kurzfristige Umlaufvermögen und die liquiden Mittel sind zu 32,8 % (Vorjahr 41,2 %) durch kurzfristiges Fremdkapital finanziert.

Ende 2012 betrug die Eigenkapitalquote 14,6 % (Vorjahr 14,4 %).

Wesentliche Bestandteile der langfristigen Rückstellungen sind Pensionsrückstellungen in Höhe von 220.302 T€, Altersteilzeitverpflichtungen in Höhe von 11.924 T€ sowie Verpflichtungen aus der Korrektur der Verbundeinnahmen mit 11.079 T€.

Das kurzfristige Fremdkapital setzt sich unter anderem zusammen aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (2.500 T€), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (10.930 T€), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (4.941 T€), sonstigen Verbindlichkeiten (15.577 T€) sowie aus Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten (11.262 T€).

Am 10. Dezember 1998 wurde ein US-Cross-Border-Leasing-Geschäft abgeschlossen. Die daraus resultierenden Beträge sind im passiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten. Im Geschäftsjahr 2012 verringerte sich der ausgewiesene Betrag um 468 T€ auf 1.626 T€. Aus den Haupt- und Unterleasing-Vereinbarungen ergeben sich Handlungsfristen und Termine für die VAG bis zum Jahr 2021.

Bei der Beurteilung der Vermögens- und Kapitalstruktur ist die wirtschaftliche Einbindung der VAG in den StWN-Konzern zu berücksichtigen.

FINANZLAGE

Die finanzielle Entwicklung der Gesellschaft wird anhand einer Kapitalflussrechnung dargestellt:

	31.12.2012	31.12.2011
	T€	T€
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-45.900	-54.039
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-10.841	-26.897
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	63.284	102.891
Veränderung des Finanzmittelfonds	6.543	21.955
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	105.288	83.333
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	111.831	105.288

Der Finanzmittelfonds setzt sich zusammen aus den flüssigen Mitteln von 39.839 T€ und jederzeit fälligen Forderungen gegenüber der StWN von 71.992 T€.

Im Geschäftsjahr 2012 verminderten sich der negative Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gegenüber dem Vorjahr um 8.139 T€, der negative Cashflow aus der Investitionstätigkeit um 16.056 T€ und der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit um 39.607 T€.

Die VAG ist in das Cash-Pooling der StWN eingebunden, über das die Liquidität gesteuert wird. Die Zahlungsfähigkeit ist damit sichergestellt. Insgesamt entspricht die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Abschluss des Geschäftsjahres 2012 den Erwartungen.

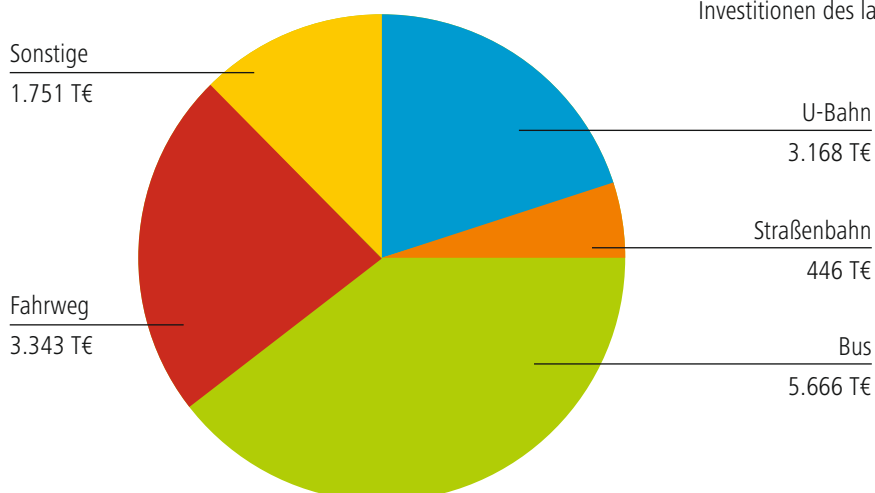
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände

Das Investitionsvolumen ohne Finanzanlagen und abzüglich der erhaltenen Zuschüsse beträgt 14.374 T€ und liegt damit 25.450 T€ unter dem Vorjahreswert.

Die Investitionen 2012 entfielen in den Geschäftsbereichen U-Bahn und Straßenbahn auf Abschlusszahlungen für die U-Bahn-Doppeltriebwagen bzw. die Vario-Straßenbahnzüge. Im Bereich Bus wurden Ersatzbeschaffungen vorgenommen und im Bereich Fahrweg wurde überwiegend in Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen sowie in Betriebs- und Geschäftsausstattung investiert.

Der VAG wurde im Geschäftsjahr 2012 eine Förderquote für Busbeschaffungen im städtischen Bereich von durchschnittlich 16,0 % zugewiesen. Das bildschirmgestützte Fahrgastinformationssystem wurde mit einem Fördersatz von 50,0 % bezuschusst. Der Ausbau des Oberflächenfunksystems für Busse und Straßenbahnen wurde im Oktober 2012 nach vierjähriger Laufzeit abgeschlossen und erhielt insgesamt eine Förderung von 34,0 %.

Insgesamt erhielt die VAG im Jahr 2012 bei Gesamtinvestitionen von 14.401 T€ Zuschüsse in Höhe von 2.637 T€ nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), 17 T€ gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) und 130 T€ von den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. Die Investitionszuschüsse werden von den Investitionen des laufenden Geschäftsjahres abgesetzt.



C RISIKOBERICHT

Ziel des Risikomanagementsystems im VAG-Konzern ist es, frühzeitig Abweichungen vom geplanten Ergebnis sowie bestandsgefährdende Situationen zu erkennen, um rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Die Konzernrichtlinie „Risikomanagement“ der StWN regelt auch für den VAG-Konzern den Umgang mit externen und internen Risiken jeglicher Art. Zudem wird in der Konzernrichtlinie „Finanz- und Liquiditätsmanagement“ der Umgang mit liquiditätswirksamen Chancen und Risiken festgelegt.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Risikomanagementprozess sind die Feststellung des Risikokapitals sowie dessen Aufteilung und die Festlegung der Risikolimits einschließlich des mehrstufigen Limitsteuerungskonzepts. Durch dieses Frühwarnsystem soll erreicht werden, dass vorab Maßnahmen pro Limitauslastung definiert sind, um rechtzeitig gegensteuern zu können. Im VAG-Konzern gibt es standardmäßig ein monatliches Berichtswesen, das auch Auskunft über die Risiko- und Chancensituation der einzelnen Bereiche gibt. Betrachtungszeitraum sind das jeweils laufende Jahr sowie die Planjahre des jeweils aktuell genehmigten mittelfristigen Wirtschaftsplans.

Wesentliche Risiken der VAG bestehen in möglichen geringeren Erlösen aus der aktualisierten Abschätzung zum Einnahmenaufteilungsverfahren seitens des VGN und der allgemeinen Reduzierung der ÖPNV-Zuschüsse durch den Bund sowie den Freistaat Bayern. Darüber hinaus wurden außerplanmäßige Instandsetzungs- und Budgetrisiken, Risiken aus der Planabweichung bei den Fahrstromkosten sowie Risiken bei den Kosten für die Anmietung von Leistungen privater Verkehrsunternehmen bewertet. Ein weiteres Aufwandsrisiko könnte durch den Wegfall der Erstattung der Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz für stromintensive Unternehmen und Schienenbahnen entstehen.

2012 hat die Ratingagentur Moody's als letzte der großen Agenturen ihr Rating der Deutschen Bank AG auf A2 herabgestuft und damit den im Cross-Border-Lease-Vertrag mit der VAG festgelegten Rating-Grenzwert für den Rückbürgen

Deutsche Bank AG durchbrochen. Dies hat zur Folge, dass grundsätzlich ein Nachsicherungsanspruch für die bisher durch die Rückbürgschaft der Deutschen Bank AG gedeckten Sicherheiten gegenüber dem Investor entsteht. Derzeit befindet sich die VAG, vertreten durch eine internationale Anwaltskanzlei, in Verhandlungen mit dem Investor über die Konditionen oder alternative Lösungsmöglichkeiten der sich aus der Ratingeinstufung der Deutschen Bank ergebenden Situation.

Bestandsgefährdende Risiken sind derzeit und auch für die Zukunft nicht erkennbar.

D NACHTRAGSBERICHT

Nach Ende des Geschäftsjahres wurden keine Risiken oder Vorgänge von besonderer Bedeutung identifiziert, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich beeinträchtigen.

E PROGNOSEBERICHT

Für das Geschäftsjahr 2013 rechnet die VAG aufgrund der Tarifanpassung zum 1. Januar 2013 mit einer Umsatzsteigerung. Basis für die Tariffortschreibung bildet gemäß den Atzelsberger Beschlüssen ein VGN-spezifischer Warenkorb, der die durchschnittliche Kostensteigerung aller Verbundunternehmen von 2012 auf 2013 mit 2,87 % beziffert. Gemäß der Neuregelung des Zuschlags auf den ÖPNV-Warenkorbindex wird ab dem 1. Januar 2013 ein Zuschlag auf den Kostenindex in Höhe von 0,5 % gewährt.

Nach den bisherigen Planungen wird im Geschäftsjahr 2013 mit einem Jahresfehlbetrag von 66.916 T€ gerechnet. Der Plan für das Jahr 2014 sieht einen Fehlbetrag von 67.081 T€ vor.

Der Aufsichtsrat genehmigte mit dem mittelfristigen Wirtschaftsplan der Jahre 2013 bis 2017 für das Geschäftsjahr 2013 Investitionen von 67.090 T€. Davon entfallen 64,1 % auf den Bereich U-Bahn, 21,1 % auf den Geschäftsbereich Fahrweg, 8,3 % auf den Bereich

Bus, 1,9 % auf Straßenbahn und 4,6 % auf sonstige Projekte. Die VAG rechnet für 2013 mit rund 5.214 T€ an Zuschüssen der öffentlichen Hand. Die Finanzierung über Abschreibungen wurde mit 23.197 T€ geplant. Die Förderquote des ÖPNV durch die öffentliche Hand für das Jahr 2013 variiert je nach Investitionsmaßnahme zwischen 5,0 % und 60,0 %.

Das Projekt für Ersatzbeschaffungen von neuen Ticketsystemen für den personenbedienten Verkauf wurde 2012 vorangetrieben. Die europaweite Ausschreibung konnte bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme der Ersatzgeräte ist für 2013 geplant.

Das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnneubaustrecke Thon bis zur Haltestelle Wegfeld wurde 2012 forciert. Der Bau der Strecke wird voraussichtlich Mitte 2013 beginnen.

Im Zeitraum von 2014 bis 2019 erreichen 42 Altfahrzeuge des Typs DT1 ihr kalkuliertes Lebensdauerende. Diese Fahrzeuge werden derzeit als fahrerbesetzte Züge auf der Linie U1 eingesetzt. Sowohl die Kosten für Ersatzteilbeschaffung und Instandhaltungsmaßnahmen als auch die Ausfallhäufigkeit der Fahrzeuge steigen zum Ende der Fahrzeuglebensdauer überdurchschnittlich an. Außerdem werden in absehbarer Zeit aus Obsoleszenzgründen (fehlende Verfügbarkeit von Ersatzteilen bzw. Abkündigung von Komponenten) kostenintensive Maßnahmen an diesen Altfahrzeugen notwendig. Im September 2012 wurde daher ein Projekt gestartet, das zu Beginn die Kosten einer Neubeschaffung mit denen einer Modernisierung der Altfahrzeuge vergleicht. Für den Fall, dass sich die Neubeschaffung als die wirtschaftlichere Variante erweist, werden in einem zweiten Schritt die Anforderungen an die Neufahrzeuge definiert und eine europaweite Ausschreibung vorbereitet. Die vorstehend beschriebenen Überlegungen stellen den Auftakt einer mittel- und langfristig ausgerichteten Ersatzbeschaffungsstrategie für alle fahrerbesetzten U-Bahnfahrzeuge der VAG Nürnberg dar. Die Finanzierung dieser Ersatzbeschaffung sowie weitere notwendige Investitionen sind dabei bisher nicht geklärt. Aufgrund der derzeit fehlenden Zusagen für öffentliche Zuschüsse wären die Maßnahmen im dreistelligen Millionenbereich durch die VAG alleine zu tragen, was die Leistungsfähigkeit des Unternehmens deutlich übersteigt.

Das Hauptaugenmerk beim Leistungsangebot der VAG liegt neben Effizienz und Sicherheit auf der Zufriedenheit der Kunden. Dass die VAG auf einem guten Weg ist, haben die aktuellen Marktforschungsstudien gezeigt. Die VAG als größtes Nahverkehrsunternehmen der Metropolregion Nürnberg ist bestens aufgestellt, ihre Fahrgäste sicher ans Ziel zu bringen und gleichzeitig die ökologisch-ökonomischen Anforderungen von morgen zu erfüllen.

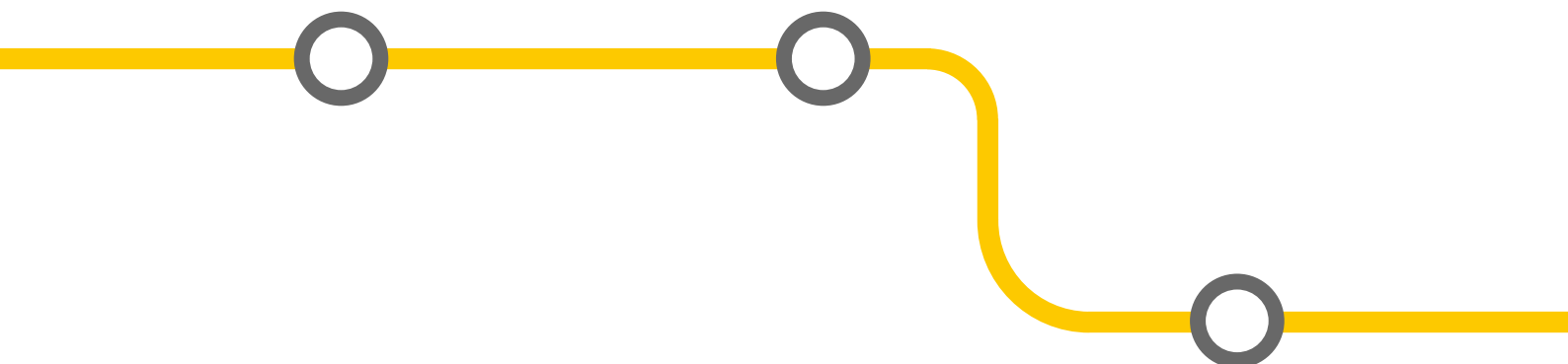
Nürnberg, 4. März 2013

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg



Bilanz zum 31. Dezember 2012 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Aktivseite	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
	TZ	T€	T€
A. Anlagevermögen	C.1		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		529	582
II. Sachanlagen		245.295	253.943
III. Finanzanlagen		12.509	12.575
		258.333	267.100
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		15.503	14.807
2. Unfertige Leistungen		5.640	7.732
		21.143	22.539
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		13.393	11.180
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		72.455	66.183
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		407	485
4. Forderungen gegen die Stadt		3.787	4.463
5. Sonstige Vermögensgegenstände	C.2	1.232	1.830
		91.274	84.141
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		39.839	40.716
		152.256	147.396
C. Rechnungsabgrenzungsposten		36	262
		410.625	414.758



Passivseite	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
	TZ	T€	T€
A. Eigenkapital	C.3		
I. Gezeichnetes Kapital		38.400	38.400
II. Andere Gewinnrücklagen		21.460	21.460
		59.860	59.860
B. Rückstellungen	C.4		
1. Rückstellungen für Pensionen		220.302	214.487
2. Sonstige Rückstellungen		42.451	50.772
		262.753	265.259
C. Verbindlichkeiten	C.5		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		46.875	49.375
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		10.980	10.690
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		4.941	4.225
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		136	177
5. Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt		4.635	4.566
6. Sonstige Verbindlichkeiten		15.577	15.495
		83.144	84.528
D. Rechnungsabgrenzungsposten		4.868	5.111
		410.625	414.758

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

	Anhang	2012	2011
	TZ	T€	T€
1. Umsatzerlöse	D.1	153.138	140.520
2. Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-2.092	3.486
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		204	1.287
4. Sonstige betriebliche Erträge	D.2	57.146	52.736
		208.396	198.029
5. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-29.934	-30.143
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-77.079	-76.934
		-107.013	-107.077
6. Personalaufwand	D.3		
a) Löhne und Gehälter		-66.049	-64.849
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-25.592	-16.952
		-91.641	-81.801
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-21.303	-18.129
8. Konzessionsabgabe		-1.815	-1.657
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	D.4	-37.640	-38.929
		-51.016	-49.564
10. Finanzergebnis	D.5	-13.649	-12.250
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-64.665	-61.814
12. Außerordentliches Ergebnis	D.6	-952	8.451
13. Sonstige Steuern		-167	-153
14. Erträge aus Verlustübernahme		65.784	53.516
15. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2012 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

A ALLGEMEINE ANGABEN

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) für große Kapitalgesellschaften und ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt. Besonderheiten des öffentlichen Personenverkehrs sind in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Die Strukturierung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren.

Das Anlagevermögen wird in der Bilanz gemäß § 265 Abs. 7 HGB verkürzt dargestellt und ist im Anlagegitter des Anhangs gemäß § 266 Abs. 2 HGB aufgegliedert. Handelsrechtliche Wahlrechte wurden im zulässigen Umfang genutzt.

B BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Anlagevermögen

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Abzug der planmäßigen Abschreibungen bilanziert. Die planmäßige Abschreibung erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Beachtung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer, beginnend im Zugangsmonat. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer richtet sich nach den Abschreibungstabellen des BMF für Personen- und Güterbeförderung mit Stand vom März 1998. Geleistete Anzahlungen sind zum Nominalwert und Anlagen im Bau sind mit den bisher angefallenen Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Bei den Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen sind in angemessenem Umfang Gemeinkosten berücksichtigt (aktivierte Eigenleistungen). Die erhaltenen Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der betroffenen Wirtschaftsgüter abgesetzt.

Geringwertige Wirtschaftsgüter der Geschäftsjahre 2008 und 2009 werden in einem Sammelposten zusammengefasst und über fünf Jahre abgeschrieben. Ab dem Geschäftsjahr 2010 werden geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis netto 410 € im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und Wertpapiere sind zu Anschaffungskosten bewertet. Die unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen unverzinslichen Darlehen sind zum Barwert bilanziert.

Umlaufvermögen

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zum durchschnittlichen Einstandspreis unter Beachtung des Niederstwertprinzips aktiviert. Die unfertigen Leistungen sind mit den Herstellungskosten bewertet.

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

Flüssige Mittel sind zum Nennwert ausgewiesen.

Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten sind in Höhe der abzugrenzenden Beträge angesetzt.

Eigenkapital

Der Ansatz des Eigenkapitals erfolgt zum Nennwert.

Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren ermittelt. Grundlagen des Gutachtens sind die Richttafeln 2005G von Prof. Dr. Klaus Heubeck und der durch die Deutsche Bundesbank bekannt gegebene Rechnungszinsfuß von 5,05 %, der dem durchschnittlichen Marktzins bei einer angenommenen Laufzeit von 15 Jahren entspricht. Zudem sind ein Gehaltstrend von 2,5 % und eine Fluktuationsrate von 2,0 % berücksichtigt. Der Rentenanpassung wird mit 1,7 % für allgemeine Versorgungen und mit 2,0 % für Einzelzusagen Rechnung getragen.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verpflichtungen und erkennbaren Risiken und sind mit dem nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrag bilanziert. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Beihilfen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Teilwertverfahren, einem Rechnungszinsfuß von 5,05 % und einem Gehaltstrend von 2,5 % bewertet.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag passiviert.

Rechnungsabgrenzungsposten

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten sind in Höhe der abzugrenzenden Beträge angesetzt.

C ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

C.1 Anlagevermögen

Die in der Bilanz zusammengefassten Posten des Anlagevermögens und ihre Entwicklung im Jahre 2012 sind in einem separaten Anlagegitter dargestellt. Zugunsten einer klareren Darstellung wurde die horizontale Struktur erweitert.

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens handelt es sich um Anteile an Wertpapiersondervermögen (Mischfonds). Der Marktwert zum 31. Dezember 2012 beträgt insgesamt 15.559 T€ und liegt somit 4.502 T€ über dem Buchwert. Im Geschäftsjahr erfolgten keine Ausschüttungen.

C.2 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die ausgewiesenen sonstigen Vermögensgegenstände enthalten langfristige Forderungen von 31 T€ (Vorjahr 18 T€). Es handelt sich bei den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen außerdem um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 72.455 T€ (Vorjahr 66.183 T€) und gegenüber der Stadt Nürnberg in Höhe von 3.787 T€ (Vorjahr 4.463 T€).

C.3 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 38.400 T€ ist eingeteilt in 75.000 nennwertlose Stamm-Stückaktien.

C.4 Rückstellungen

Die Rückstellungen gliedern sich wie folgt:

	31.12.2012	31.12.2011
	T€	T€
Rückstellungen für Pensionen	220.302	214.487
Sonstige Rückstellungen	42.451	50.772
	262.753	265.259

Mit den sonstigen Rückstellungen wird nach derzeitigem Kenntnisstand im ausreichenden Umfang Vorsorge für künftige Verpflichtungen und Risiken getroffen. Sie enthalten in der Hauptsache ungewisse Verbindlichkeiten aus dem Personalbereich, unter anderem Altersteilzeitverpflichtungen, Risiken aus der Korrektur von Verbundeinnahmen sowie wirtschaftliche Risiken. Langfristige sonstige Rückstellungen werden, entsprechend ihrer Restlaufzeit, mit dem von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen durchschnittlichen Marktzins abgezinst.

C.5 Verbindlichkeiten

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

	31.12.2012	davon mit einer Restlaufzeit von	
	T€	bis 1 Jahr	über 5 Jahre
	T€	T€	T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	46.875	2.500	34.375
Vorjahr	49.375	2.500	36.875
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.980	10.930	0
Vorjahr	10.690	10.690	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.941	4.941	0
Vorjahr	4.225	4.225	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	136	136	0
Vorjahr	177	177	0
Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt	4.635	4.635	0
Vorjahr	4.566	4.566	0
Sonstige Verbindlichkeiten	15.577	15.577	0
Vorjahr	15.495	15.226	0
davon aus Steuern	878	878	0
Vorjahr	738	738	0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	277	277	0
Vorjahr	551	282	0
	83.144	38.719	34.375
Vorjahr	84.528	37.384	36.875

D ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

D.1 Umsatzerlöse

	2012	2011
	T€	T€
Fahrgelderlöse	130.210	116.776
Sonstige Umsatzerlöse	22.928	23.744
	153.138	140.520

Die Fahrgeldeinnahmen für den Busbetrieb Fürth und Erlangen sind in der Tabelle den sonstigen Umsatzerlösen zugeordnet. In den Umsatzerlösen sind in Höhe von 4.925 T€ (Vorjahr 721 T€) aperiodische Erlöse enthalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Verbundeinnahmen aus dem Jahr 2008 und Umsatzerlöse für Abrechnungsaufträge der U-Bahn aus den Jahren 2008 bis 2010.

D.2 Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind aperiodische Erträge in Höhe von 12.328 T€ (Vorjahr 6.627 T€) enthalten. Diese beinhalten vorwiegend die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

D.3 Personalaufwand

	2012	2011
	T€	T€
Löhne und Gehälter	66.049	64.849
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	25.592	16.952
<i>davon für Altersversorgung</i>	<i>12.409</i>	<i>3.996</i>
	91.641	81.801

D.4 Sonstige betriebliche Aufwendungen

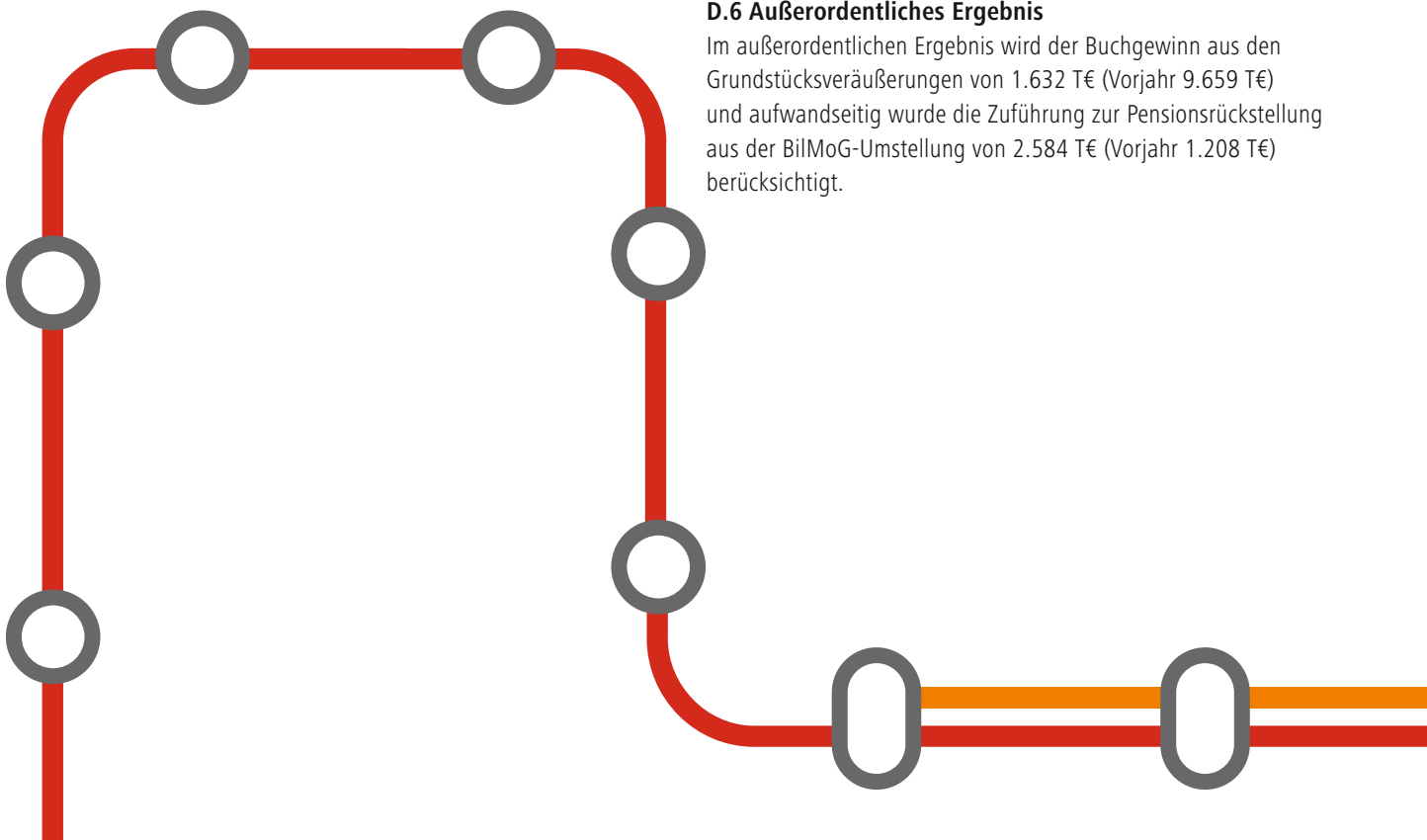
In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind aperiodische Aufwendungen von 7.964 T€ (Vorjahr 10.688 T€) enthalten. Sie beinhalten im Wesentlichen Risiken aus der Verbundeinnahmenaufteilung.

D.5 Finanzergebnis

Im Finanzergebnis werden Zinserträge gegenüber verbundenen Unternehmen von 69 T€ (Vorjahr 213 T€), Zinsaufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen von 12 T€ (Vorjahr 33 T€), Aufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen von 1.176 T€ (Vorjahr 1.166 T€) sowie Zinsen für Pensionsverpflichtungen von 10.809 T€ (Vorjahr 11.115 T€) ausgewiesen. Des Weiteren enthält das Finanzergebnis im Vorjahr Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen von 2 T€.

D.6 Außerordentliches Ergebnis

Im außerordentlichen Ergebnis wird der Buchgewinn aus den Grundstücksveräußerungen von 1.632 T€ (Vorjahr 9.659 T€) und aufwandseitig wurde die Zuführung zur Pensionsrückstellung aus der BilMoG-Umstellung von 2.584 T€ (Vorjahr 1.208 T€) berücksichtigt.



E ERGÄNZENDE ANGABEN

E.1 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	davon gegenüber verbundenen Unternehmen	
	T€	T€
fällig 2013	4.091	486
fällig 2014 bis 2017	15.438	1.944
fällig nach 2017	3.892	486
	23.421	2.916
Bestellobligo für Investitionen des Sachanlagevermögens	4.548	
Gesamtbetrag	27.969	

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

Laut dem am 10. Dezember 1998 geschlossenen Gesamtvertragwerk zu einem US-Cross-Border-Leasing-Geschäft ergeben sich aus den Haupt- und Unterleasing-Vereinbarungen Handlungsfristen und Termine für die VAG bis zum Jahr 2021. Das Eventualrisiko zum Bilanzstichtag wird vom Arrangeur nominell auf

15.135 Tsd. US-Dollar beziffert. Eine Inanspruchnahme ist derzeit aufgrund der Kursentwicklung der zugrunde liegenden Wertpapiere nicht wahrscheinlich.

E.2 Honorar des Abschlussprüfers

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

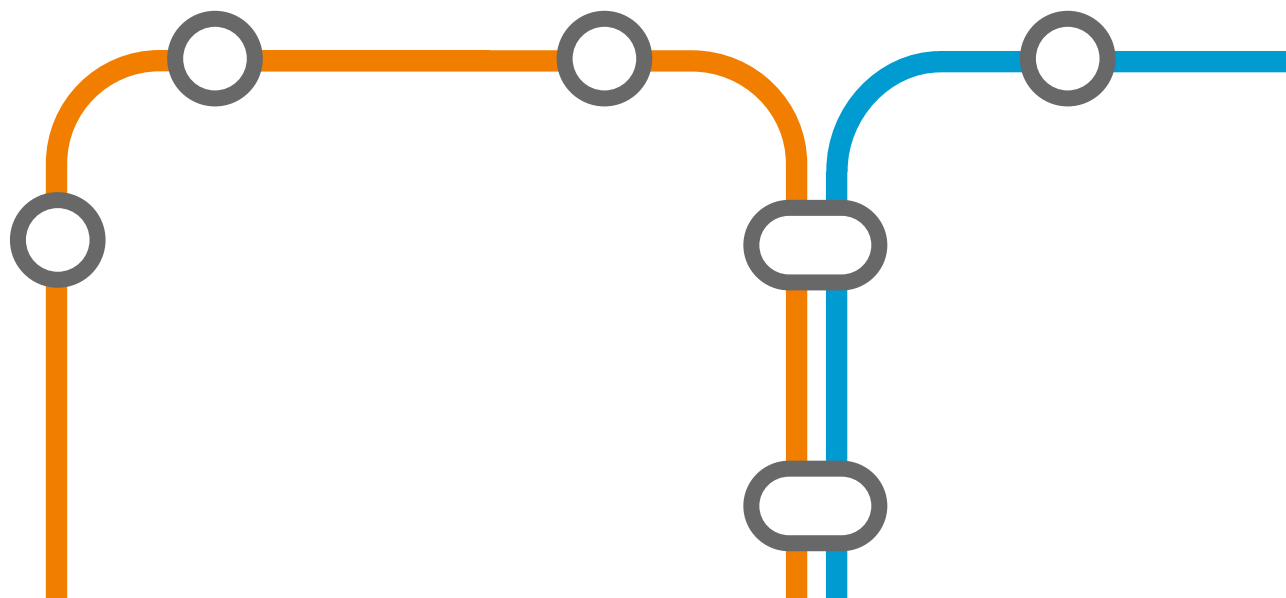
E.3 Durchschnittlicher Personalstand nach § 285 Nr. 7 HGB

	2012	2011
Mitarbeiter	1.649	1.673
<i>davon Teilzeitbeschäftigte</i>	153	135
Auszubildende	26	23

E.4 Beteiligungsunternehmen und Unternehmensverbindungen

Der Jahresabschluss der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft ist in den Konzernabschluss der Städtische Werke Nürnberg GmbH, Nürnberg, einbezogen. Der Konzernabschluss wird beim elektronischen Bundesanzeiger eingereicht.

Aufgrund der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Muttergesellschaft Städtische Werke Nürnberg GmbH, einschließlich sämtlicher Töchter der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, wird die befreiende Wirkung gemäß § 291 HGB in Anspruch genommen und auf die Erstellung eines eigenen Konzernabschlusses verzichtet.



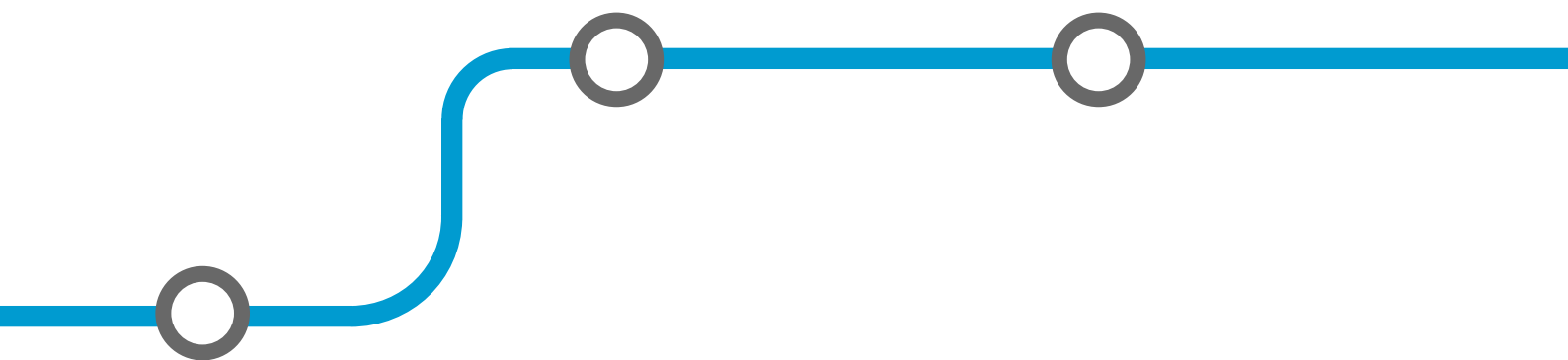
Die Beteiligungsunternehmen werden nachfolgend aufgezeigt:

Name und Sitz der Gellschaft	Anteil am Kapital	Eigenkapital	Jahresergebnis
	in %	in T€	in T€
beka GmbH	0,46	672	-325 ³
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, Nürnberg	26,93	52	0 ³
Frankenbahn GmbH, Nürnberg	50	206	-7 ¹
PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH, Nürnberg	50	173	57 ³
ÖPNV Akademie Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	50	136	35 ³
Städte-Bus-Gesellschaft Fürth Nürnberg mbH, Fürth	51	25	1 ¹
BSN Betriebsgesellschaft Schienenverkehr Nürnberg mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100	27	-2 ¹
Bus Nürnberg BNG Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100	23	-1 ¹
KVN Kommunalen Versicherungsdienst Nürnberg GmbH, Nürnberg	100	121	EAV ²
Stadtbus Erlangen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100	26	0 ¹

¹ Jahresabschluss 2012 noch nicht von den Gesellschaftern festgestellt

² Ergebnisabführungsvertrag

³ Jahresabschluss 2011



E.5 Organe und Aufwendungen für Organe der Gesellschaft

AUFSICHTSRAT

Vertreter der Anteilseigner:

Dr. Michael Reindl	Stadtrat und Notar, Vorsitzender des Aufsichtsrats
Jutta Bär	Stadträtin und Fachlehrerin
Thorsten Brehm	Stadtrat und Sozialwissenschaftler
Jürgen Fischer	Stadtrat und Rechtsanwalt
Lorenz Gradl	Stadtrat und Bautechniker
Christine Grützner-Kanis	Stadträtin und Finanzwirtin
Dr. Klemens Gsell	Bürgermeister der Stadt Nürnberg
Rafael Raum	Stadtrat und Student
Konrad Schuh	Stadtrat und Justizvollzugsbeamter
Christine Seer	Stadträtin und Finanzbeamtin
Kilian Sendner	Stadtrat und Kaufmann
Anita-Susanna Wojciechowski	Stadträtin und Dipl.-Sozialpädagogin

Vom Stadtrat bestimmte Arbeitnehmervertreter:

Rainer Lehnemann	Betriebsratsvorsitzender VAG, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Frank Riegler	Landesfachbereichsleiter ver.di

Vertreter der Arbeitnehmer:

Karl-Heinz Bosch	Omnibusfahrer
Udo Budde	Monteur
Barbara Götz	Straßenbahnfahrerin
Jürgen Kelz	Omnibusfahrer
Dieter Leikauf-Götz	Straßenbahnfahrer
Roland Müller	Omnibusfahrer
Jürgen Rötzer	freigestelltes Betriebsratsmitglied und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender VAG

Vorstand

Josef Hasler	Vorsitzender des Vorstands Vorsitzender der Geschäftsführung der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung Vorsitzender des Vorstands der N-ERGIE Aktiengesellschaft
Tim Dahmann-Resing	Vorstandsmitglied ab 01.07.2012
Dr. Rainer Müller	Vorstandsmitglied bis 30.06.2012 Geschäftsführer der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung bis 30.06.2012
Karl-Heinz Pöverlein	Vorstandsmitglied Mitglied der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Städtische Werke Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor der N-ERGIE Aktiengesellschaft
Michael Richarz	Vorstandsmitglied ab 01.08.2012

Von der Erleichterungsvorschrift des § 286 Abs. 4 HGB wurde Gebrauch gemacht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft erhielten Aufwandsentschädigungen von 41 T€.

Nürnberg, den 4. März 2013

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

Josef Hasler

Tim Dahmann-Resing

Karl-Heinz Pöverlein

Michael Richarz

Entwicklung des Anlagevermögens für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg

Vermögensgruppe	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Stand am 01.01.2012 T€	Zugang T€	Abgang T€	Umbuchung T€	Stand am 31.12.2012 T€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5.127	150	195	10	5.092
2. Geleistete Anzahlungen	131	160	0	-10	281
	5.258	310	195	0	5.373
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit					
a) Geschäfts-, Betriebs-, und anderen Bauten	9.654	103	1	0	9.756
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	51.859	40	38	0	51.861
2. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Wohnbauten	789	0	0	0	789
3. Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte ohne Bauten	129	0	0	0	129
4. Bauten auf fremden Grundstücken, die nicht zu den Ziffern 1 oder 2 gehören	338	99	0	0	437
5. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Steuerungsanlagen	93.209	1.184	251	587	94.729
6. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	324.932	6.413	6.689	2.898	327.554
7. Maschinen und maschinelle Anlagen, soweit sie nicht zu den Ziffern 5 und 6 gehören	8.383	120	0	45	8.548
8. Betriebs- und Geschäftsausstattung	38.720	3.292	6.239	651	36.424
9. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.755	2.813	9	-4.181	4.378
	533.768	14.064	13.227	0	534.605
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	101	0	0	0	101
2. Beteiligungen	208	0	0	0	208
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	11.057	0	0	0	11.057
4. Sonstige Ausleihungen	2.100	27	191	0	1.936
	13.466	27	191	0	13.302
Anlagevermögen	552.492	14.401	13.613	0	553.280

Abschreibungen

Buchwerte

Stand am 01.01.2012	Abschreibungen des Geschäftsjahres	/ . kumulierte Abschreibungen auf Anlagenabgänge und Umbuchungen	Zuschreibungen des Geschäftsjahres	Stand am 31.12.2012	Stand am 31.12.2012	Stand am 31.12.2011
T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€
4.676	316	148	0	4.844	248	451
0	0	0	0	0	281	131
4.676	316	148	0	4.844	529	582
5.109	173	1	0	5.281	4.475	4.545
35.675	759	0	0	36.434	15.427	16.184
729	4	0	0	733	56	60
63	0	0	0	63	66	66
213	6	0	0	219	218	125
49.043	3.135	121	0	52.057	42.672	44.166
153.800	14.255	5.109	0	162.946	164.608	171.132
6.434	318	0	0	6.752	1.796	1.949
28.759	2.337	6.271	0	24.825	11.599	9.961
0	0	0	0	0	4.378	5.755
279.825	20.987	11.502	0	289.310	245.295	253.943
0	0	0	0	0	101	101
0	0	0	0	0	208	208
0	0	0	0	0	11.057	11.057
891	11	0	109	793	1.143	1.209
891	11	0	109	793	12.509	12.575
285.392	21.314	11.650	109	294.947	258.333	267.100

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

München, 4. März 2013

BDO AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft





gez. Sendlinger
Wirtschaftsprüferin



gez. ppa. Reinhardt
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat die Maßnahmen des Vorstands während des Geschäftsjahres 2012 entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben überwacht und eng begleitet. Er hat sich regelmäßig und umfassend über die Entwicklung und die Lage der Gesellschaft und ihrer Beteiligungsunternehmen in den Aufsichtsratssitzungen sowie durch schriftliche Berichte unterrichten lassen und Einblick in die Geschäftsführung genommen. Er wurde über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und hat darüber mit dem Vorstand beraten. Wichtige geschäftliche Einzeltvorgänge wurden erörtert und die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegten Geschäfte behandelt. So hat der Aufsichtsrat unter anderem Herrn Dr. Rainer Müller zum 30. Juni 2012 in den Ruhestand versetzt und Herrn Tim Dahlmann-Resing ab 1. Juli 2012 sowie Herrn Michael Richarz ab 1. August 2012 zu Mitgliedern des Vorstands bestellt.

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

Im Geschäftsjahr 2012 trat der Aufsichtsrat zu drei ordentlichen Sitzungen sowie zu einer gemeinsamen außerordentlichen Sitzung mit dem Aufsichtsrat der Städtische Werke Nürnberg GmbH zusammen. Außerdem fanden zwei Sitzungen des Vergabeausschusses sowie eine gemeinsame Sitzung der Personal- und Präsidialausschüsse der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft und der Städtische Werke Nürnberg GmbH statt.

Jahresabschluss

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012 und der Lagebericht wurden von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG, München, geprüft. Der Auftrag zur Durchführung der Prüfung wurde in der Hauptversammlung am 21. Mai 2012 beschlossen und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats erteilt. Der Prüfungsbericht wurde allen Mitgliedern des Aufsichtsrats ausgehändigt.

Der Abschlussprüfer war bei der Jahresabschlussberatung des Aufsichtsrats am 7. Juni 2013 anwesend. Die Prüfungen haben nach seinem abschließenden Ergebnis keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben. Der Jahresabschluss wurde mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

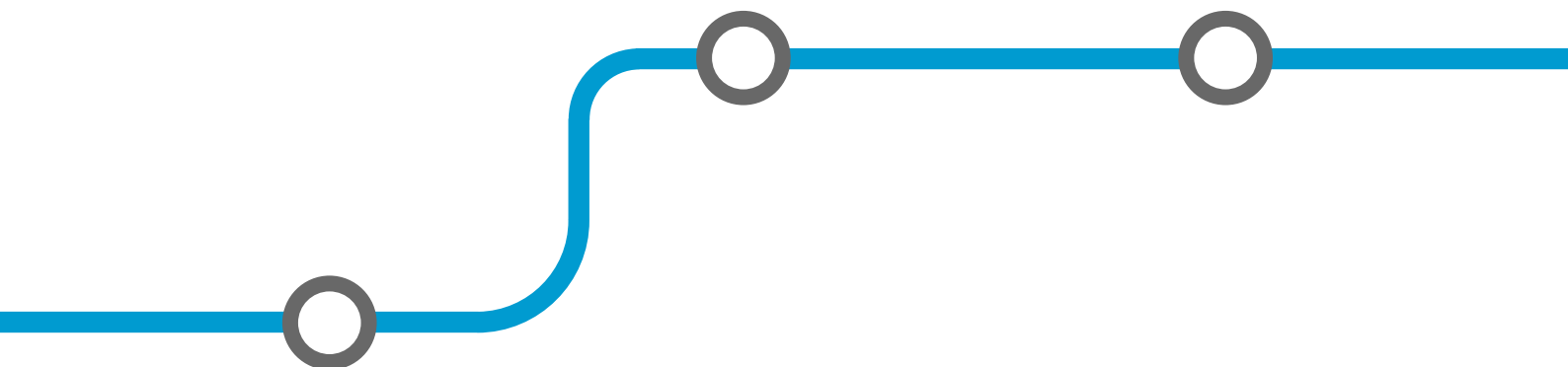
Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2012 geprüft. Er billigte den Jahresabschluss, der damit gemäß § 172 AktG festgestellt ist, sowie den Lagebericht.

Dank an Vorstand, Betriebsrat und Unternehmensangehörige

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

Nürnberg, 7. Juni 2013

Dr. Michael Reindl
Vorsitzender des Aufsichtsrats





HERAUSGEBER

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5 · 90429 Nürnberg
Telefon (0911) 283-0 · www.vag.de

**KONZEPT, GESTALTUNG,
REALISATION UND TEXT**

Bloom GmbH Werbeagentur,
bauer & bauer medienbüro
(Umsetzung des digitalen Geschäftsberichts),
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft

FOTOGRAFIE

Bloom GmbH, Claus Felix, Torsten Hönig,
Andreas Neuer, Peter Roggenthin