

Jahresabschluss 2025

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Inhaltsverzeichnis

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

1. Kennzahlenübersicht zum Lagebericht

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025

1. Bilanz zum 31. Dezember 2025
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom
1. Januar bis zum 31. Dezember 2025
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2025

1. Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2025

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen des Unternehmens	2
1.1	Geschäftsmodell des Unternehmens	2
1.2	Ziele und Strategien	3
2	Wirtschaftsbericht	4
2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	4
2.2	Geschäftsverlauf	6
2.3	Ertragslage	10
2.4	Finanzlage	12
2.5	Vermögenslage	13
2.6	Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik	14
2.7	Investitionen	15
3	Risiko-, Chancen- und Prognosebericht	18
3.1	Risikobericht	18
3.2	Chancenbericht	19
3.3	Prognosebericht	20
4	Erklärung zur Unternehmensführung	22

Anlagen zum Lagebericht

1	Kennzahlen und sonstige Angaben
----------	--

1 Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH sind DER kommunal integrierte Mobilitätsdienstleister für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Leipzig und als Konzerngesellschaft der Leipziger Gruppe (L-Gruppe) Teil des städtischen Infrastrukturverbunds für Mobilität, Energie und Wasser.

Die LVB sichern mit einem bedarfsgerechten Verkehrsangebot die städtische Grundversorgung mit Straßenbahn-, Bus- und On-Demand-Verkehren (Flexa), ergänzt durch inter- und multimodale Mobilitätsleistungen, Verkehrsangebote in angrenzenden Landkreisen sowie die Anbindung an die S-Bahn. Zusatz- und Ergänzungsverkehre werden auf gesonderte Beauftragung erbracht. Das Leistungsportfolio wird durch umfassende Mobilitätsinformationen sowie – in Zusammenarbeit mit den Leipziger Stadtwerken – durch Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ergänzt. Kernelement ist der Betrieb der Straßenbahn, die seit über 150 Jahren Bestandteil der Leipziger Verkehrsinfrastruktur ist und seit mehr als 100 Jahren elektrisch betrieben wird. Durch den überwiegend elektrischen Betrieb sowie die kontinuierliche Angebots- und Flottenmodernisierung bieten die LVB eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr und leisten einen Beitrag zu den Umwelt- und Klimaschutzzielen der öffentlichen Hand.

Die Leistungserbringung erfolgt entlang einer integrierten Wertschöpfungskette von Planung und Betrieb über Instandhaltung bis zu Vertrieb/Ticketing sowie Fahrgastinformation und Qualitätssteuerung. Zentrale Ressourcen sind Verkehrs- und Betriebsinfrastruktur, Fahrzeugflotte, Personal sowie Leit- und IT-Systeme. Wesentliche Partner sind die Stadt Leipzig, Unternehmen der L-Gruppe, Verbund- und Aufgabenträger sowie technische Dienstleister.

Grundlage des Geschäftsmodells ist neben dem gesellschaftsrechtlichen Auftrag der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) der Stadt Leipzig, mit dem die LVB durch Stadtratsbeschluss vom 9. Februar 2022 bis 2044 mit dem Betrieb von Straßenbahn- und Busverkehren sowie ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen im Leipziger Stadtgebiet betraut wurden. Der seit 27. Juli 2022 gültige ÖDA definiert die wesentlichen Leistungs-, Qualitäts- und Finanzierungsparameter und trägt zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie der Stadt bei. Maßgebliche planerische Basis der städtischen Mobilitätsziele bilden der fortgeschriebene Nahverkehrsplan vom 18. Dezember 2019 sowie die Grundsatzentscheidung für das Nachhaltigkeitsszenario vom 27. September 2018.

Die Finanzierung der LVB erfolgt im Wesentlichen über die Linieneinnahme sowie den Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (VLFFV) seitens der L-Gruppe, der den überwiegenden öffentlichen Finanzierungsanteil abbildet; die Stadt Leipzig stellt – unter der Erwartung marktfähiger Kostenstrukturen – die Finanzierung sicher, soweit eine konzerninterne Deckung nicht vollständig möglich ist. Ergänzend kommen Förder- und Finanzierungsinstrumente von Bund, Land und Kommune zum Einsatz, insbesondere nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie in geringerem Umfang nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG); die Weiterleitung der Regionalisierungsmittel (RegMittel) über sächsische Zweckverbände birgt ein strukturelles Finanzierungsrisiko für den kommunalen öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Die angespannte Haushaltslage – insbesondere auf Ebene von Land und Kommunen – begrenzt die Förder- und Finanzierungskulisse; Ziel bleibt die Sicherung mindestens des bisherigen Beitrags des Freistaates Sachsen.

Die die künftige Entwicklung prägenden wesentlichen externen Einflussfaktoren werden im Wirtschaftsbericht als Rahmenbedingungen dargestellt; die daraus resultierenden Chancen und Risiken werden im Prognose-, Chancen- und Risikobericht erläutert.

1.2 Ziele und Strategien

Aufbauend auf dem beschriebenen Geschäftsmodell der LVB sowie dem ÖDA der Stadt Leipzig verfolgen die LVB mit der Strategie **Mobile** das Ziel, die Mobilitätsstrategie der Stadt umzusetzen und die städtischen Nachhaltigkeitsziele zu unterstützen. Die Strategie beschreibt die mittel- und langfristige Weiterentwicklung des Geschäftsmodells, wird jährlich im Wirtschafts- und Mittelfristplan konkretisiert und soll:

- Wachstumsimpulse setzen,
- die Zukunftsfähigkeit und Krisenresilienz des Unternehmens stärken,
- gesellschaftliche und technische Entwicklungen integrieren.

Aus der Strategie ergeben sich insbesondere folgende **Handlungsfelder** für die Ausrichtung und Weiterentwicklung der LVB:

Stadt und Region: Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) seitens der Stadt Leipzig bis 2044 als wichtiger Meilenstein; Umsetzung des Nahverkehrsplans in Kooperation mit Stadt Leipzig, L-Gruppe und Region; Ausbau der Verkehrsverträge mit den Landkreisen sowie der Finanzierung durch Bund, Land und dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL); Stärkung der Partnerschaften mit sächsischen Straßenbahnunternehmen.

Markt: Kundengewinnung und -bindung trotz Herausforderungen durch das Deutschlandticket, dessen Preis- und Ausgleichsmechanismen weiterhin politisch festgelegt werden; Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen "Linienetzes der Zukunft" zur Angebotsverbesserung; Weiterentwicklung von "LeipzigMOVE" und Ausbau der Digitalisierung der Kundenbeziehungen.

Assets und Produktion: Umstellung auf emissionsfreie Busse und Modernisierung der Betriebshöfe; Beschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge XXL Plus; Modernisierung und Netzerweiterung sowie Herstellung der Barrierefreiheit im Straßenbahnnetz durch gezielte Realisierung des Maßnahmenpakets "Basismodul Modernisierung Hauptachsen", dessen Umsetzung aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt jedoch unter dem Vorbehalt verfügbarer Finanzierungsressourcen steht.

Personalstrategie #Zukunft.HR.LVB: Einordnung der Arbeitswelt 4.0; Nutzung des demografischen Wandels als Chance zur Fachkräftegewinnung, -bindung und -entwicklung; Förderung digitaler Kompetenzen; modernes Recruiting und Ausbildung; Ausbau von Arbeitgeberattraktivität, Talentmanagement und der Führungskräfteentwicklung im Kontext der Unternehmensweiterentwicklung.

Digitalisierung: Weiterentwicklung und Etablierung der seit 2023 konzernweit verankerten Digitalstrategie, Umsetzung von Projekten in allen Unternehmensbereichen zur Effektivitätssteigerung (z. B. Datenplattform, Betrugserkennung, Produktivitätsprogramm).

Umwelt und Ressourcen: ÖPNV als klimafreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr; Umsetzung von Energieoptimierungsmaßnahmen; vollständige Dekarbonisierung bis 2040 angestrebt.

Steuerung der Unternehmensgruppe: Effektive Ausrichtung aller Unternehmensbereiche auf die Erreichung der strategischen Ziele; Produktivitätsprogramm ab 2024 als Eigenbeitrag zur Effizienzsteigerung.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Geschäftsjahr 2025 war von einer verhaltenen konjunkturellen Entwicklung geprägt. Nach zwei Rezessionsjahren setzte lediglich eine moderate Stabilisierung ein. Die Inflation verringerte sich im Jahresverlauf, während die Realeinkommen leicht zunahmen. Die zuvor beschriebenen Trends entsprechen den im Jahr 2025 allgemein veröffentlichten volkswirtschaftlichen Einschätzungen. Trotz dieser Entspannungstendenzen blieb die gesamtwirtschaftliche Nachfrage gedämpft, was maßgeblich auf anhaltende Unsicherheiten im wirtschaftspolitischen Umfeld, geopolitische Spannungen sowie verhaltene Beschäftigungsperspektiven zurückzuführen war. Unternehmen hielten an einer vorsichtigen Investitionspolitik fest; weiterhin hohe Energie-, Material-, Personal- und Finanzierungskosten sowie unsichere wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen wirkten begrenzend. Zusätzlich prägten fortbestehende Störungen in internationalen Lieferketten sowie erhöhte Risiken im Welthandel die Rahmenlage.

Der Arbeitsmarkt 2025 entwickelte sich schwächer als im Vorjahr. Die Zahl offener Stellen sank, während die Arbeitslosigkeit anstieg. Unternehmen setzten Kurzarbeit weiterhin in ähnlichem Umfang wie 2024 ein. Trotz der schwachen Arbeitsmarktlage stiegen die Reallöhne im Jahresverlauf weiter an. Stützend für den Arbeitsmarkt wirkten die Nettozuwanderung ausländischer Arbeitskräfte sowie die gestiegene Erwerbsbeteiligung der inländischen Bevölkerung, insbesondere älterer Personen und Frauen.

Branchenumfeld ÖPNV: Die gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen beeinflussten auch die Rahmenbedingungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Nach einer, insbesondere durch das Deutschlandticket beeinflussten überdurchschnittlichen Nachfrageerholung in den letzten beiden Jahren, ist für 2025 eine Abflachung des Trends zu beobachten. Dies ist unter anderem auf eine stagnierende – in manchen Gebieten sogar rückläufige – Angebotsentwicklung zurückzuführen. Die beobachtete Trendabflachung deckt sich mit branchenweit berichteten Entwicklungen im ÖPNV-Sektor. Viele Verkehrsunternehmen mussten ihr Angebot reduzieren, da der notwendige Ausgleich gestiegener Kosten nicht ausreichend gegeben ist. Die hier beschriebenen Entwicklungen stellen das externe Branchenumfeld dar; unternehmensspezifische Leistungsindikatoren werden gesondert im Abschnitt "Geschäftsverlauf" erläutert.

Politische und regulatorische Rahmenbedingungen: Das Jahr 2025 war von einer Vielzahl verkehrs- und klimapolitischer Vorgaben auf europäischer, bundes- und landespolitischer Ebene geprägt. Wesentliche Einflussfaktoren resultierten u. a. aus den Anforderungen der Clean Vehicles Directive, nationalen Klimaschutzzielen, der fortlaufenden Weiterentwicklung des Deutschlandtickets sowie Förder- und Finanzierungsregularien (z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG – und Regionalisierungsgesetz – RegG). Die genannten Regelungen in ihrer jeweils gültigen Fassung prägten das Umfeld kommunaler Verkehrsunternehmen maßgeblich und erfordern umfangreiche Investitionen in Infrastruktur, Antriebs- und Digitalisierungstechnologien. Auf kommunaler Ebene prägen verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Strategien der Stadt Leipzig das langfristige Mobilitätsumfeld, insbesondere mit Blick auf Infrastrukturentwicklung, ÖPNV-Angebotsziele und nachhaltige Mobilitätskonzepte.

Demografische Rahmenbedingungen: Der fortgesetzte demografische Wandel beeinflusste die Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich. In dynamisch wachsenden Stadtregionen, darunter auch Leipzig mit junger Altersstruktur im Vergleich zu anderen sächsischen Städten und Zuwachs in der Bevölkerung durch Zuwanderung, erhöht das Bevölkerungswachstum grundsätzlich das potenzielle

Nachfragevolumen für den ÖPNV, während gleichzeitig eine steigende Nachfrage nach Fachkräften in spezialisierten Sektoren wie Logistik und Verkehr zu verzeichnen war.

Finanzielle Rahmenbedingungen und Investitionsumfeld: Die Finanzierung des ÖPNV blieb auch im Geschäftsjahr 2025 eine zentrale Herausforderung. Bund und Länder setzen über Mobilitäts- und Klimastrategien wesentliche Rahmenbedingungen, während ein erheblicher Teil der finanziellen Verantwortung weiterhin kommunal getragen wird. Haushaltspolitische Konsolidierungsanforderungen und finanzielle Restriktionen begrenzen den zukünftigen finanzpolitischen Handlungsspielraum. Das vom Bund für das Jahr 2025 beschlossene Sondervermögen "Infrastruktur und Klimaneutralität" setzte wichtige Investitionsimpulse für Modernisierung, Elektrifizierung und Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur, begründete jedoch keine strukturelle Mitfinanzierung laufender Betriebskosten. Regionalisierungsmittel dienten überwiegend der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV); für den straßengebundenen ÖPNV standen entsprechende Mittel nur in begrenztem Umfang zur Verfügung. Für den Freistaat Sachsen prägen landesspezifische Programme und Richtlinien die Verfügbarkeit und Ausgestaltung von Förder- und Finanzierungsinstrumenten. Ein zentraler Baustein für Investitionen in die Infrastruktur ist das Bundes-GVFG. Es ist zu begrüßen, dass die Mittel in diesem Programm zuletzt erheblich aufgestockt und mit einer Dynamisierung versehen wurden. Die jüngsten Anpassungen der Förderkulisse wurden in den vergangenen Jahren schrittweise umgesetzt. Gleichzeitig blieb die Finanzlage öffentlicher Haushalte angespannt, wodurch Förder- und Finanzierungsinstrumente mit Blick auf die notwendige Ko-Finanzierung oder notwendige Mitbauverpflichtungen zunehmend mit Unsicherheiten hinsichtlich Mittelverfügbarkeit, Konditionen und zeitlicher Perspektiven verbunden waren. Auf kommunaler Ebene setzen verkehrs- und finanzpolitische Beschlüsse die Rahmenbedingungen für den ÖPNV. Die desolante Finanzsituation in den Kommunen führt zunehmend zu Abbestellungen von Leistungen und damit zu einer Verschlechterung des Angebotes.

Rahmenbedingungen Erlöse und Nachfrage: Die Erlös- und Nachfragesituation im ÖPNV wurde 2025 maßgeblich durch das Deutschlandticket und die damit verbundenen externen Finanzierungs- und Ausgleichsmechanismen geprägt. Die bundesweit vorgegebene Festpreisstruktur und die hohe Attraktivität des Tarifs führten branchenweit zu einer Verschiebung der Nachfrage in dieses Tarifmodell. Damit ist die Entwicklung der Fahrgelderlöse in weiten Teilen von der Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen entkoppelt; Mindereinnahmen aus reduzierten relativen Preisen werden über Ausgleichszahlungen adressiert. Die Ausgleichssystematik folgt landesspezifischen Richtlinien, die sich an einer bundesweit verbindlichen Musterrichtlinie orientieren; für Sachsen wird das System durch landesspezifische Parameter konkretisiert. Die beschriebenen Regelungen entsprechen der aktuell geltenden landesspezifischen Ausgestaltung. Begrenzung der Ausgleichsvolumina bis 2029 sowie Änderungen bei Vorauszahlungsmechanismen beeinflussen die Erlös- und Planungssicherheit unabhängig vom individuellen Nachfrageverhalten.

Rahmenbedingungen Kosten und Ressourcen: Auch 2025 war das Kostenumfeld von hohen Energiepreisen, allgemeinen Preissteigerungen bei Material und Fremdleistungen sowie tariflichen Entwicklungen geprägt. Die Energiepreise lagen weiterhin über dem Vorkrisenniveau und unterlagen einer schwankenden Marktdynamik; Versorgungsengpässe, die die Leistungserbringung strukturell eingeschränkt hätten, traten nicht auf. Die beschriebenen Preisentwicklungen entsprechen den im Marktumfeld berichteten Tendenzen. Material- und Fremdleistungsbezüge standen unter dem Einfluss allgemeiner Preissteigerungen und marktbedingter Entwicklungen. Tarifabschlüsse sowie branchenspezifische Arbeitsmarktbedingungen führten zu deutlich steigenden Personalaufwendungen. Unabhängig davon bleibt die Sicherung und Bindung qualifizierter Fachkräfte ein zentraler Faktor für die Ressourcenverfügbarkeit im Verkehrssektor.

2.2 Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr verlief insgesamt stabil, jedoch anspruchsvoll. Die LVB erfüllten ihren öffentlichen Verkehrsauftrag zuverlässig und setzten zentrale Investitions- und Modernisierungsprojekte fort. Der wirtschaftliche Verlauf war von Kostensteigerungen, regulatorischen Vorgaben und begrenzten Erlösspielräumen geprägt, während Fördermittelprogramme von Bund und Land die finanzielle Belastung dämpften und wichtige Infrastruktur- und Fahrzeugprojekte ermöglichten. Vor diesem Hintergrund gewinnt eine wirksame finanzielle Steuerung mit klarer Ergebnisorientierung und der kontinuierlichen Entwicklung der zentralen Leistungsindikatoren weiter an Bedeutung.

Produktivitätsprogramm der LVB-Gruppe: Im Geschäftsjahr 2024 wurde das gruppenweite Produktivitätsprogramm als nachhaltiger Eigenbeitrag zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit der LVB-Gruppe implementiert und im Jahr 2025 erfolgreich fortgeführt. Produktivität umfasst dabei die nachhaltige Steigerung der Effektivität der Unternehmensgruppe durch moderne Prozesse, Innovation, Digitalisierung, Automatisierung und klare Strukturen. Das Programm fokussiert auf die Steigerung der Effektivität zentraler Wertschöpfungsprozesse, die Modernisierung der Organisation sowie auf innovative Energie- und Digitalisierungsansätze. Es umfasst Maßnahmen in den drei Handlungsfeldern Energiemanagement, Prozesse und Organisation sowie Fehlzeitenmanagement und Personalsteuerung. Aufgrund inhaltlicher Synergien wurden die Handlungsfelder "Fokus auf direkte Wertschöpfung" und "Prozesse und Organisation" ab 2025 zusammengeführt.

Im Berichtsjahr erzielte das Produktivitätsprogramm einen Gesamtbeitrag von 21,6 Mio. EUR und übertraf damit das Ziel von 18,6 Mio. EUR um rund 3,0 Mio. EUR. Die drei Handlungsfelder leisten hierzu folgende Beiträge:

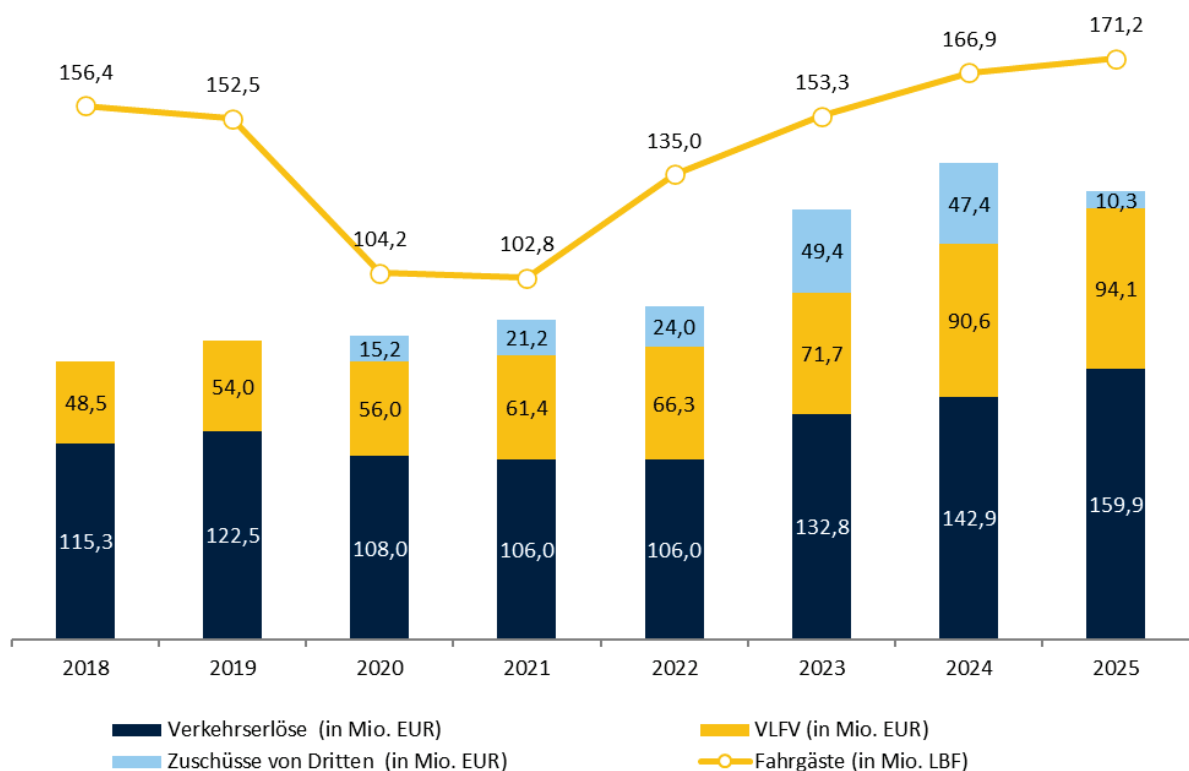
- **Energiemanagement (0,9 Mio. EUR):** Der Herausforderung anhaltend hoher Energiepreise wird mit wirksamen Maßnahmen wie Stromrückspeisung und einem ressourcenschonenden Einsatz von Betriebsmitteln begegnet. Diese Maßnahmen erhöhen die energetische Effektivität und verbessern die energetische Leistungsfähigkeit nachhaltig.
- **Prozesse und Organisation (19,4 Mio. EUR):** Durch die Bündelung von Wertschöpfungsaktivitäten, die Optimierung der Zusammenarbeit innerhalb der LVB-Gruppe und mit externen Partnern sowie die konsequente End-to-End-Ausrichtung von Prozessen wurden im Berichtsjahr deutliche Effektivitätssteigerungen erzielt. Die verstärkte Nutzung digitaler Technologien und Automatisierung verbessert die Prozess- und Ergebnisqualität sowie die Reaktionsgeschwindigkeit und die Kundenorientierung nachhaltig. Ein wesentlicher dauerhafter Effektbeitrag ergibt sich aus der Weiterentwicklung der Organisationsstruktur in Verbindung mit der Verschlinkung von Führungsstrukturen.
- **Fehlzeitenmanagement und Personalsteuerung (1,3 Mio. EUR):** Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit wurden die Maßnahmen zur Reduzierung des Krankenstandes und zur Stärkung der Mitarbeitergesundheit weiter verstetigt. Dies zeigt sich in einem Gesundheitsstand von über 91 % sowie in einem positiv entwickelten Gesundheitsindex der LVB. Fortschreitende Digitalisierung und Prozessmodernisierung führten im Rahmen der Personalsteuerung dazu, dass sich ein geringerer Personalbedarf ergab. Ohne die betriebliche Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen und auf Basis der verbesserten Prozesseffektivität verringerte sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten durch die bedarfsorientierte Nichtnachbesetzung freiwerdender Stellen um 114 Vollbeschäftigteneinheiten (VbE; außerhalb des Fahrdienstes).

Das Produktivitätsprogramm bleibt ein zentraler Bestandteil zur nachhaltigen Stärkung der Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit der gesamten LVB-Gruppe und entfaltet seine Wirkung über alle Gesellschaften hinweg — mit klarem Schwerpunkt auf Effektivität, Innovation und Modernisierung.

Mit Abschluss der Veränderungen der Gesellschaftsstruktur zum 1. Januar 2025 erbringen die LVB den bisherigen Fahrbetrieb der LeoBus GmbH und der Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH vollständig in eigener Verantwortung. Die Fahrdienstmitarbeitenden wurden im Zuge des Betriebsübergangs gemäß § 613a BGB in die LVB übernommen. Im Rahmen der Neuordnung der Fahrzeugbereitstellung und -disposition wurde das bislang bei LeoBus angesiedelte Geschäftsfeld für den Busbereich im Jahr 2025 strukturell neu ausgerichtet und gemeinsam mit dem Straßenbahnbereich auf Ebene der LVB zusammengeführt.

Die für die Steuerung der LVB wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren bestehen in den Umsatzerlösen insgesamt, den darin enthaltenen Verkehrserlösen, dem Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung sowie den Investitionen. Ergänzend werden die Fahrgastzahlen (statistisch: Linienbeförderungsfälle; LBF) als bedeutendster nichtfinanzieller Leistungsindikator herangezogen; weitere relevante Steuerungsgrößen sind zudem die Umlaufstunden und die Mitarbeiterkapazität. Für alle Leistungsindikatoren werden Zielgrößen festgelegt und in den Wirtschaftsplanungen hinterlegt. Die unterjährige Entwicklung wird regelmäßig mit den Planwerten verglichen, analysiert und in Form von Prognosen einschließlich der daraus abgeleiteten Steuerungsmaßnahmen der Geschäftsführung und den Aufsichtsgremien berichtet.

Entwicklung wichtiger Schlüsselkennziffern der LVB



Die verkehrliche Entwicklung verlief im Berichtsjahr überaus positiv. Die LVB verzeichneten mit 171,2 Mio. Fahrgästen einen neuen Rekord und steigerten das Beförderungsvolumen gegenüber dem Vorjahr (166,9 Mio. Fahrgäste) um 2,6 %. Damit wurde erstmals die Schwelle von 170 Mio. beförderten Personen (Planansatz) überschritten und zugleich der höchste Wert seit den 1990er-Jahren erreicht. Das Wachstum lag deutlich über dem Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig sowie über dem bundesweiten Branchendurchschnitt und ist insbesondere ein Ergebnis der gezielten Weiterentwicklung des Verkehrsangebots, begleitet durch gezielte Marktbearbeitungsmaßnahmen, mit der die LVB ihre Attraktivität im Stadtgebiet weiter gesteigert haben. Diese Verbesserungen führten zu deutlich höheren Nachfrageimpulsen.

Im Jahr 2025 wurde die Realisierung des "Liniennetzes der Zukunft" erfolgreich weiter vorangetrieben und führte insbesondere durch die umgesetzten Angebotsverbesserungen zu einer gesteigerten Nachfrage, die durch flankierende Marketing- und Informationskampagnen unterstützt wurde. Diese fanden bei den Leipzigerinnen und Leipzigern eine deutlich positive Resonanz und werden rege genutzt. Die im Jahr 2024 realisierten Maßnahmen der Stufe 1 des "Liniennetzes der Zukunft" entfalten im Berichtsjahr erstmals ihre volle Wirkung. Mit dem Fahrplanwechsel am 24. November 2025 wurde die zweite Stufe umgesetzt, unter anderem mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 14 bis zum Klinikum St. Georg und der Buslinie 79 bis zum Paunsdorf Center, der Taktverdichtung der Buslinien 79 und 67 sowie Gebietserweiterungen in den Flexa-Bediengebieten Nord und Südost.

Die Verkehrsleistung (Umlaufstunden) erhöhte sich im Berichtsjahr gegenüber Vorjahr und Plan infolge der Ausweitung des Fahrplanangebots im Rahmen des "Liniennetzes der Zukunft" sowie zusätzlicher Einsatzleistungen.

Zahlreiche Großveranstaltungen führten 2025 ebenfalls zu einer gesteigerten Nachfrage. Insbesondere beim Internationalen Deutschen Turnfest 2025 konnten seitens der LVB das effiziente Management der Verkehrsströme sowie die Bereitstellung passender Angebote und Services als positive Ergebnisse verzeichnet werden, was zugleich zu einer Stärkung des öffentlichen Images beitrug.

Flankiert durch gezielte Image-, Marketing- und Informationsaktivitäten der LVB unterstützte die Weiterführung des Deutschlandticket-Angebots im Berichtsjahr die erfolgreiche Kundengewinnung und -bindung. Dabei wirkte das Deutschlandticket als Verstärker der durch das erweiterte Verkehrsangebot ausgelösten Nachfrageimpulse, wenngleich die zum 1. Januar 2025 vorgenommene Preisanpassung eher eine leichte Marktberuhigung erwartbar machte. Der Bestand an Deutschlandticket-Abonnements erhöhte sich im Jahr 2025 dennoch um 6.090 auf insgesamt 159.170 und erreichte damit den höchsten Stand seit Einführung des Tickets.

Zum 31. Dezember 2025 belief sich die Gesamtzahl der Stammkunden auf 223.142 (Vj.: 216.237) und stieg damit um 3,2 % gegenüber 2024. Die Zahl der Abo-Kundinnen und -Kunden erhöhte sich um 3,3 % auf 220.247 (Vj.: 213.178). Das Deutschlandticket leistete hierzu einen wesentlichen Beitrag, eingebettet in die insgesamt gestiegene Attraktivität des Angebots und die verstärkte Marktbearbeitung der LVB.

Neben der Preiserhöhung für das Deutschlandticket zum 1. Januar 2025 von 49 EUR auf 58 EUR pro Monat traten ab 1. August 2025 im MDV-Verbundgebiet Tarifierpassungen in Kraft, durch die die Ticketpreise im Durchschnitt um rund 5 % stiegen.

Insgesamt wirkten sich die beschriebenen Nachfrageimpulse und Tarifierpassungen positiv auf die Verkehrserlöse und damit auf die Umsatzerlöse aus, die sowohl das Vorjahres- als auch das Planniveau übertrafen.

Die Mitarbeiterkapazität lag im Durchschnitt um 30,6 VbE unter dem Planwert. Dies resultierte aus zeitlichen Verschiebungen in der Stellenbesetzung sowie aus der konsequenten Personalsteuerung im Rahmen des Produktivitätsprogramms.

Der Leipziger Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 18. Dezember 2024 einstimmig die Anhebung des Gesamtfinanzierungsbeitrags gemäß VLFV auf den Planwert 2025 in Höhe von 94,1 Mio. EUR beschlossen und damit insbesondere den weiter steigenden Betriebskosten (insbesondere Personalaufwendungen sowie weiterhin erhöhte Energie- und Baupreise) Rechnung getragen. Dieser Beschluss wirkte stabilisierend auf die Finanzierungsbedingungen der LVB. Zugleich stellte die Zustimmung ein

deutliches Bekenntnis zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag der LVB sowie zur fortlaufenden Umsetzung des im Jahr 2023 beschlossenen Angebotskonzepts "Linienetz der Zukunft" dar.

Den Zuschüssen von Dritten kommt – beginnend mit den Pandemie Jahren – eine erhöhte Bedeutung für die ÖPNV-Finanzierung zu. Im Geschäftsjahr 2025 beinhalten diese Zuschüsse von Dritten für ÖPNV-Projekte in Höhe von 6,3 Mio. EUR, Regionalisierungsmittel sowie Kompensationen und Zuschüsse der Stadt Leipzig. Mit Beschluss des Doppelhaushalts der Stadt Leipzig vom 12. März 2025 (Haushaltsantrag VIII-HP-10298-NF-02) wurde die für 2025 geplante Kapitaleinlage in den LVV-Konzern reduziert; die daraus resultierende Zinsersparnis von 0,2 Mio. EUR wurde im Berichtsjahr von der Stadt zur Stärkung des Nahverkehrs direkt an die LVB ausgereicht.

Die Zuschüsse von Dritten lagen im Geschäftsjahr 2025 mit insgesamt 10,3 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert von 47,4 Mio. EUR und blieben zudem erheblich hinter den Planansätzen zurück. Der Rückgang war im Wesentlichen auf geringere Kompensationen und Zuschüsse der Stadt Leipzig zurückzuführen, die im Jahr 2024 durch Sondereffekte deutlich erhöht waren. Zusätzlich wirkten sich niedrigere Regionalisierungsmittel (2025: 3,8 Mio. EUR; Vj.: 5,7 Mio. EUR) aus.

Vor dem Hintergrund der sich verstetigenden Abkopplung der Fahrpreise von der Kostenentwicklung – insbesondere bedingt durch die Einführung des Deutschlandtickets und die damit verbundene Ausgleichsmechanik – spiegelte sich auch im Jahr 2025 die erhebliche Kraftanstrengung der LVB bei der Erreichung der ambitionierten Planzielstellungen wider. Die LVB leisteten mit ihrem Eigenbeitrag im Rahmen des gruppenweiten Produktivitätsprogramms einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Unternehmensziele und zur Wahrung der wirtschaftlichen Stabilität trotz zunehmend unzureichender Refinanzierung der Betriebskosten. Die Verringerung der Zuschüsse, die einen unverzichtbaren Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung darstellen, sorgte jedoch für einen erheblichen Druck auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens und unterstrich die Notwendigkeit eines weiterhin konsequenten Kostenmanagements.

Der Geschäftsverlauf im Jahr 2025 war weiterhin geprägt durch die Insolvenzsituation der HeiterBlick GmbH, die als Lieferant der Straßenbahnserie XXL Plus eine zentrale Rolle in der Fahrzeugbeschaffung der LVB einnimmt. Die andauernden Restrukturierungs- und Insolvenzprozesse führen zu erheblichen Verzögerungen in der Lieferkette und beeinträchtigten die termingerechte Fahrzeugbereitstellung. Eingeschränkte Produktions- und Umsetzungskapazität des Herstellers sowie das Ausbleiben wesentlicher Bauteile und fahrzeugtechnischer Leistungen führten dazu, dass geplante Arbeitspakete und Produktionsabschnitte in das Folgejahr verschoben werden mussten.

Für den in Insolvenz befindlichen Konsortialpartner Heiterblick GmbH konnte ein potentieller Investor gefunden werden. Der Investorenprozess verläuft sehr positiv; das Closing soll bis spätestens Mai 2026 abgeschlossen werden. Voraussetzung für den Einstieg des Investors ist die Realisierung der im Grundauftrag bereits vorgesehenen Optionen über 30 Fahrzeuge. Diese Voraussetzung steht im Zusammenhang mit dem Bedarf der LVB, insgesamt 55 NGT8-Fahrzeuge, unter anderem in Kombination mit NB4-Anhängern, zu ersetzen. Deshalb wird aktuell daran gearbeitet, die Bestellung und Auslösung der 30 Optionsfahrzeuge zu realisieren. Parallel hierzu befindet sich die Ausstellung eines Förderbescheides für die Beschaffung dieser 30 Optionsfahrzeuge beim Freistaat Sachsen in Arbeit. Dabei sollen europäische und sächsische Fördermittel in Höhe von mehr als 70 % kombiniert werden. Unter der Bedingung, dass der Förderbescheid erteilt wird, der Investor bei der Heiterblick GmbH einsteigt und die bis zum 30. Juni 2027 bestehenden Sicherheiten auch weiterhin bis zur Fahrzeuglieferung gelten oder mindestens gleichwertig ersetzt werden, plant die LVB, die Optionen gemäß den Auflagen des Aufsichtsrats Zug-um-Zug mit dem Investoreneintritt auszulösen. Die Gespräche mit dem Konsortium sowie dem Fördermittelgeber verlaufen bislang sehr konstruktiv. Sollte es dennoch zu keiner Einigung bezüglich der notwendigen Vereinbarungen kommen oder der Förderbescheid

nicht erteilt werden, würde das mit den Aufsichtsräten der LVB und LVV abgestimmte Szenario einer Neuausschreibung eintreten. Für diesen - aus heutiger Sicht als unwahrscheinlich eingeschätzten Fall - wären ein deutlich höherer Mitteleinsatz für Betriebsaufwand und Investitionskosten sowie weitere Verzögerungen im Beschaffungsprozess zu erwarten. Etwaige Rückzahlungen von erhaltenen Fördermitteln wären in diesem Fall durch die Inanspruchnahme der gestellten Sicherheiten für die bisher geleisteten Anzahlungen sowie einer, durch den Stadtrat beschlossenen, Risikofreistellung der Stadt Leipzig gedeckt.

Insgesamt stellt sich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft, wie nachfolgend erläutert, stabil dar.

2.3 Ertragslage

Die von der LVB erzielten Erträge (Gesamtleistung) gingen im Geschäftsjahr 2025 gegenüber dem Vorjahr deutlich um 22,9 Mio. EUR zurück. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus niedrigeren Zuschüssen von Dritten. Einerseits haben sich, wie bereits im Wirtschaftsplan teilweise antizipiert, gegenläufig zum Hochlauf der Effekte aus dem Produktivitätsprogramm, die Zuschüsse der Stadt Leipzig gegenüber dem Vorjahr wesentlich verringert. Andererseits blieben die Zahlungen von Bund und Land aus der Erhöhung der Regionalisierungsmittel entsprechend der achten Änderung des Regionalisierungsgesetzes wesentlich hinter der Erwartung zurück.

Im Einzelnen stellt sich die Ertragslage wie folgt dar:

Betriebliche Erträge (Gesamtleistung)			in Mio. EUR
	2025	2024	Veränderung
Umsatzerlöse	180,1	176,1	4,0
davon: Verkehrserlöse	159,9	142,9	17,0
davon: Linieneinnahme	111,2	103,4	7,8
davon: Ausgleichszahlungen	43,1	34,8	8,3
davon: weitere Verkehrserlöse	5,6	4,7	0,9
davon: weitere Umsatzerlöse	20,2	33,2	-13,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	3,6	3,2	0,4
Sonstige betriebliche Erträge	127,0	154,3	-27,3
davon: Erträge aus VLFV (Stadt Leipzig/LVV)	94,1	90,6	3,5
davon: Erträge aus übrigen Verkehrsverträgen	2,3	2,4	-0,1
davon: sonstige Leistungen ZVNL	1,4	1,3	0,1
davon: Zuschüsse von Dritten	10,3	47,4	-37,1
davon: übrige sonstige betriebliche Erträge	18,9	12,6	6,3
	310,7	333,6	-22,9

Der positive verkehrliche Trend des Jahres 2025 führte zu einem Anstieg der **Umsatzerlöse**. Die **Verkehrserlöse** erhöhten sich insbesondere im Bereich der Linieneinnahme. Ausschlaggebend hierfür waren die beschriebenen Mengeneffekte sowie die Fahrpreisentwicklungen im Deutschlandticket und im Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV). Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 trat

bundesweit die Stufe 2 der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket in Kraft. Diese sieht eine verursachungsgerechtere, wohnortbasierte Verteilung der Einnahmen sowie einen erhöhten Vertriebsanreiz vor. Im Mitteldeutschen Verkehrsverbund wurde die Stufe 2 rückwirkend ab September 2025 angewendet. Dadurch verringerte sich der abzuführende Anteil gegenüber der zuvor geltenden Regelung leicht und der Vertriebsanreiz erhöhte sich. Vor allem im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket stiegen auch die Ausgleichszahlungen. Ursächlich hierfür waren die Tarifsteigerung, die gegenüber dem Vorjahr höhere Verkehrsleistung, der beschriebene Vertriebsanreiz sowie der vorgegebene Verkehrsmengenfaktor, der trotz seines Anstiegs weiterhin unter der tatsächlichen Verkehrsentwicklung in Leipzig lag. Die **weiteren Umsatzerlöse** gingen zurück, im Wesentlichen bedingt durch niedrigere Erlöse aus dem Fahrzeugmanagement infolge der zum 1. Januar 2025 wirksam gewordenen Strukturveränderung.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** lagen unter dem Vorjahreswert. Der VLFV als zentrale Finanzierungskomponente für das von der LVB erbrachte Verkehrsangebot wurde gegenüber dem Vorjahr angehoben, konnte jedoch die Rückgänge bei den Zuschüssen von Dritten nicht kompensieren. In dieser Position enthalten sind insbesondere: Regionalisierungsmittel (3,8 Mio. EUR) sowie Kompensationen und Zuschüsse der Stadt Leipzig (0,2 Mio. EUR). Beide Zuschussarten fielen im Vergleich zum Vorjahr spürbar geringer aus. Positive Effekte ergaben sich hingegen aus Auflösungen von Rückstellungen, insbesondere aus dem Überbrückungsprogramm für beendete Projekte, aus verschiedenen Energiethemen (u. a. Netzentgelte) sowie nach Neubewertung der Risiken für das Deutschlandticket 2024. Diese Effekte gelten als periodenbezogene Sondereinflüsse und werden entsprechend ausgewiesen.

Den betrieblichen Erträgen standen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

Betriebliche Aufwendungen

in Mio. EUR

	2025	2024	Veränderung
Materialaufwand	106,7	189,5	-82,8
davon: Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22,2	24,9	-2,7
davon: Aufwendungen für bezogene Leistungen	84,5	164,6	-80,1
Personalaufwand	134,0	76,3	57,7
davon: Löhne und Gehälter	106,9	61,1	45,8
davon: Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	27,1	15,2	11,9
Abschreibungen	29,4	29,2	0,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	35,6	35,3	0,3
	305,7	330,3	-24,6

Der Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe verringerte sich im Wesentlichen aufgrund geringerer Einkaufspreise für Fahrstrom und Fahrdiesel. Der Rückgang der bezogenen Leistungen resultierte aus der im Geschäftsjahr wirksam gewordenen Strukturveränderung, durch die der Bezug von Verkehrsleistungen über die LeoBus entfiel. In Summe lag damit der Materialaufwand deutlich unter dem Vorjahreswert.

Der Personalaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr. Ursache hierfür waren die im Kapitel "Mitarbeiter und Beschäftigungspolitik" dargestellte Übernahme des Fahrpersonals der LeoBus und der LSVB im Zuge des Betriebsübergangs sowie die tarifliche Entwicklung.

Die Abschreibungen verblieben nahezu auf dem Niveau des Vorjahres und entsprachen damit der weiterhin hohen Investitionstätigkeit der LVB, die – ähnlich wie im Vorjahr – auf einem umfangreichen, aber stabilen Niveau lag. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wichen nur geringfügig vom Vorjahr ab.

Für das Geschäftsjahr wird ein ausgeglichenes und plankonformes Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung ausgewiesen.

2.4 Finanzlage

Im Geschäftsjahr hat sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag um 7,7 Mio. EUR auf 38,2 Mio. EUR erhöht. Dieser Anstieg resultierte aus einem gestiegenen Bankguthaben infolge bereits erhaltener, aber zum Bilanzstichtag mehrheitlich noch nicht verwendeter Fördermittel.

Der Cash Flow aus dem laufenden Geschäft (38,4 Mio. EUR, Vorjahr: 24,3 Mio. EUR) war im Jahr 2025 wie in den Vorjahren von unterschiedlichen Effekten geprägt. Positiv wirkten insbesondere die nicht zahlungswirksamen Abschreibungen. Eine deutliche Entlastung ergab sich, da Forderungen, etwa aus abgerufenen und vereinnahmten Vorauszahlungen für das Deutschlandticket, im Vergleich zum Vorjahr minimiert werden konnten, während die Verbindlichkeiten beispielsweise durch mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der vorläufigen Abrechnung des Deutschlandtickets gestiegen sind. Damit ist die Innenfinanzierung trotz der angespannten wirtschaftlichen Lage und niedrigerer Zuschüsse sowie Regionalisierungsmittel gestärkt. Ein Grund dafür sind unter anderem die aus den Maßnahmen des Produktivitätsprogrammes realisierten höheren Umsatzerlöse und geringeren Kosten sowie höhere Einzahlungen aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag.

Im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit (-49,8 Mio. EUR; Vorjahr: -29,5 Mio. EUR) spiegelten sich die Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in das Sachanlagevermögen von insgesamt 81,1 Mio. EUR (Vorjahr: 91,1 Mio. EUR) wider. Minimal kompensierend wirkten die Einzahlungen aus Investitionszuschüssen von 29,5 Mio. EUR (Vorjahr: 60,0 Mio. EUR). Diese sehr deutliche Verringerung der Fördermitteleinzahlungen ist vor allem bedingt durch verlängerte Bearbeitungszeiten bei der Ausstellung von Zuwendungsbescheiden für zum Teil bereits begonnene oder sogar abgeschlossene Investitionsvorhaben, was zu einer Zwischenfinanzierung dieser ausstehenden Fördermittel über den Cash Pool führt.

Der Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit (19,1 Mio. EUR; Vorjahr: 17,9 Mio. EUR) war hauptsächlich durch den Mittelzufluss von 30,2 Mio. EUR aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen geprägt. Diesem Kapitalzufluss standen vertraglich vereinbarte Tilgungs- und Zinszahlungen von insgesamt 28,1 Mio. EUR gegenüber. Weitere 17,0 Mio. EUR wurden aus dem Cash-Pool-Guthaben entnommen, vor allem für die Zwischenfinanzierung von ausstehenden Fördermitteln.

Die kurzfristige Liquiditätssicherung erfolgte über das konzerninterne Cash-Management-System mit der LVV. Der LVB wurde im Rahmen des Cash Managements eine reguläre Kreditlinie von 36,0 Mio. EUR eingeräumt, welche zum Bilanzstichtag nicht in Anspruch genommen worden ist. Das Cash-Pool-Limit wurde auch unterjährig in der Inanspruchnahme nicht überschritten. Zum 31. Dezember 2025 wird eine Forderung gegen die LVV in Höhe von 12,9 Mio. EUR ausgewiesen. Darüber hinaus bestanden zum Bilanzstichtag Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten der LVB

aus dem Cash Management gegen(über) Tochterunternehmen von 1,1 Mio. EUR beziehungsweise 1,3 Mio. EUR.

Insgesamt zeigt sich die Finanzlage zum Bilanzstichtag stabil, da die verfügbaren Liquiditätsreserven und das konzerninterne Cash Management die Auswirkungen der hohen Investitionsauszahlungen kompensieren und die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichern.

2.5 Vermögenslage

Zum 31. Dezember 2025 belief sich die Bilanzsumme auf 915,3 Mio. EUR und lag damit um 33,9 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus einem Anstieg des Anlagevermögens, während sich das Umlaufvermögen verringerte.

Das Anlagevermögen erhöhte sich um 38,8 Mio. EUR. Der Zuwachs ist im Wesentlichen auf ein über den planmäßigen Abschreibungen liegendes Investitionsvolumen im Sachanlagevermögen zurückzuführen. Damit spiegelt die Entwicklung die fortgesetzte Investitionstätigkeit zur Modernisierung der Infrastruktur, Fahrzeugflotte und Liegenschaften wider.

Das Umlaufvermögen verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,6 Mio. EUR. Der Rückgang ist überwiegend auf den Abbau von Forderungen gegen Gesellschafter – insbesondere aus Cash Pooling – zurückzuführen. Entlastend wirkte ein Anstieg der liquiden Mittel aus im Jahr 2025 vereinnahmten Fördermitteln, deren projektbezogene Verwendung erst im Geschäftsjahr 2026 erfolgt. Die Liquiditätsposition entwickelte sich damit planmäßig und stärkt die kurzfristige Zahlungsfähigkeit.

in Mio. EUR

	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Aktiva			
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	17,2	14,2	3,0
II. Sachanlagen	805,6	769,8	35,8
III. Finanzanlagen	6,3	6,3	0,0
	829,1	790,3	38,8
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	0,1	0,0	0,1
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	47,3	59,7	-12,4
III. Liquide Mittel	38,2	30,5	7,7
	85,6	90,2	-4,6
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	0,6	0,9	-0,3
	915,3	881,4	33,9

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse erhöhte sich infolge erneut vereinnahmter Fördermittel um 1,1 Mio. EUR. Die Rückstellungen stiegen deutlich an. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Risikovorsorge zum Deutschlandticket für die Jahre 2024 und 2025 sowie aus erhöhten Personalarückstellungen infolge der Strukturveränderung.

in Mio. EUR

	31.12.2025	31.12.2024	Veränderung
Passiva			
A. Eigenkapital	136,1	136,1	0,0
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	396,1	395,0	1,1
C. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen	4,7	5,0	-0,3
2. Sonstige Rückstellungen	80,6	66,7	13,9
	85,3	71,7	13,6
D. Verbindlichkeiten	293,4	274,4	19,0
E. Passive Rechnungsabgrenzung	4,4	4,2	0,2
	915,3	881,4	33,9

Korrespondierend zur Entwicklung des Anlagevermögens erhöhte sich der Bestand an mittel- und langfristigen Darlehen bei der Gesellschafterin LVB (netto) um 7,6 Mio. EUR. Die sonstigen Verbindlichkeiten nahmen periodenbedingt um 13 Mio. EUR zu. Ursache hierfür waren zeitliche Abweichungen zwischen dem Eingang von Fördermitteln und der Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen sowie Effekte aus der Ausgleichssystematik des Deutschlandtickets.

Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme bei gegenüber dem Vorjahr unverändertem Eigenkapital verringerte sich die Eigenkapitalquote auf 14,9 % (Vj.: 15,5 %). Die wirtschaftliche Eigenkapitalquote (Eigenkapital zuzüglich 50 % des Sonderpostens) lag mit 36,5 % leicht unter dem Vorjahresniveau (37,9 %). Der Anteil des Sonderpostens am Anlagevermögen betrug 47,8 % (Vj.: 50,0 %). Damit bleibt die Kapitalstruktur insgesamt stabil; die hohen Investitionen und Fördermittelzugänge sind im Finanzierungsmix weiterhin angemessen abgebildet. Die im Berichtsjahr fortgesetzte Investitionstätigkeit stärkt zudem die langfristige Vermögensbasis nachhaltig.

2.6 Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik

Das Personalressort leistet einen aktiven Beitrag zur Umsetzung der unternehmensstrategischen Ziele im Rahmen von "MobiLE". Auf Basis einer umfassenden Ausgangsanalyse wurden in einem strukturierten Strategieentwicklungsprozess die personalstrategischen Stoßrichtungen sowie die daraus abgeleiteten Handlungsfelder definiert. Diese bilden die Personalstrategie #Zukunft.HR.LVB und werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Der personalstrategische Fokus liegt auf:

- Menschen gewinnen, ausbilden, binden und zukunftsorientiert entwickeln,
- LVB als attraktiven Arbeitgeber mit guten Bedingungen im Markt positionieren,
- Zufriedenheit unserer Mitarbeiter halten und stetig verbessern,
- Diversität, Chancengleichheit und eine Willkommenskultur aktiv leben und
- kundenorientierte Digitalisierung der HR-Landschaft gestalten.

Ein Hauptaugenmerk lag weiterhin auf der Personalplanung und -gewinnung im Zuge des demografischen Wandels sowie des angestrebten MobiLE-Kurses und der damit verbundenen Rekrutierung

und Ausbildung von Fachkräften und Auszubildenden. Hinzu kommen zukunftsorientierte Anforderungen aus technologischen Veränderungen, zunehmenden Spezialisierungen sowie der Digitalisierung, die mit Weiterqualifizierung und Entwicklung von Mitarbeitern und Führungskräften verbunden sind.

Zum 31. Dezember 2025 beschäftigten die LVB selbst 1.690 Mitarbeiter sowie 478 Mitarbeiterinnen und einen diversen Mitarbeitenden. Damit zählte die LVB GmbH insgesamt 2.169 Beschäftigte. Dieser enorme Anstieg der Beschäftigten resultiert im Wesentlichen aus der Übernahme des Fahrservice der LeoBus und der LSVB per Betriebsübergang zum 1. Januar 2025. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig und befristet Beschäftigter 2.196. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 1.458 Fahrerinnen und Fahrer eingesetzt, die nun alle wieder bei der LVB vereint sind. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 474 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 262 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Zum 31. Dezember 2025 waren in der LVB-Gruppe (LVB einschließlich aller Tochtergesellschaften) 2.735,6 VbE beschäftigt. Ein weiterer Zuwachs gegenüber den Vorjahren konnte in der Personalgewinnung, insbesondere für den Bereich Fahrservice und in der Berufsausbildung, erreicht werden.

Der Krankenstand betrug für die LVB selbst 9,1 % und lag damit auf dem Niveau des Krankenstands der gesamten LVB-Gruppe, welcher ebenfalls 9,1 % betrug. Das intensive Gesundheitsmanagement der LVB in den letzten Jahren trug zur Senkung der gesundheitsbedingten Ausfallzeiten im Vergleich zu den Vorjahren deutlich bei. Zur weiteren Senkung der Ausfallzeiten wurden Maßnahmen im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements weiter intensiviert, was sich im Ergebnis der Gesundheitsindex-Befragung im Jahr 2025 positiv zeigte. Zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Beschäftigungsbedingungen wurden schrittweise umgesetzt, insbesondere in operativen Bereichen durch gesundheitsorientierte Dienstplangestaltung, Ausgestaltung der Arbeitsplätze und Sozialräume, neue Arbeitszeit-Modelle für Beschäftigte sowie Angebote des Betrieblichen Gesundheits- und Eingliederungsmanagements.

Die Beschäftigungsbedingungen wurden in Tarifverträgen der IFTEC GmbH & Co. KG, der LSB GmbH und der Beschäftigten im Bereich Tarifvertrag Nahverkehr Sachsen (TV-N) positiv zugunsten der Beschäftigten im Jahr 2025 weiterentwickelt. Der für die Beschäftigten der LVB, LeoBus, LAB geltende TV-N beinhaltet eine Anbindung der Entgeltentwicklung an den des Tarifvertrags für den Öffentlichen Dienst (TVöD) bis zum 31. Dezember 2027. Die TVöD-Verhandlungen wurden im Jahr 2025 geführt und die Entgeltsteigerungen im TV-N übernommen:

- eine Entgelterhöhung zum 1. April 2025 mit 3,0 %, jedoch mindestens 110 EUR Sockelerhöhung,
- eine Entgelterhöhung von 2,8 % zum 1. Mai 2026.

Der Mantel-Tarifvertrag wurde seitens der Gewerkschaft zum 31. Dezember 2025 gekündigt und wird im Jahr 2026 neu verhandelt.

2.7 Investitionen

Die Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 94,2 Mio. EUR und lagen damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres (94,5 Mio. EUR).

Von diesen Investitionen konnten 26,1 Mio. EUR durch Fördermittel finanziert werden. Die daraus resultierende Fördermittelquote von 27,7 % lag projekt- und stichtagsbedingt unter dem Vorjahreswert (2024: 41 %). Die niedrigere Quote stellt einen temporären Effekt dar, der auf noch ausstehende Zuwendungsbescheide für einzelne Bundesprogramme (GFVG) zurückzuführen ist. Für diese Vorhaben lag im Berichtsjahr ein vorzeitiger Maßnahmebeginn vor; die Auszahlung der Fördermittel erfolgt jedoch erst nach dem Stichtag 31. Dezember 2025 und wird die Fördermittelquote im Jahr 2026 entsprechend erhöhen. Zusätzlich erhielt die LVB Fördermittelzuflüsse in ähnlicher Größenordnung, die erst im Jahr 2026 zweckentsprechend verwendet werden können. Insgesamt beliefen sich die Einzahlungen aus Fördermitteln für Investitionen im Geschäftsjahr 2025 somit auf 29,5 Mio. EUR.

Insgesamt stellte das Geschäftsjahr 2025 für die LVB im Investitionsbereich ein anspruchsvolles Jahr mit klar definierten Investitionsschwerpunkten dar.

Im **Bereich Infrastruktur (Netz)** beliefen sich die Investitionen im Geschäftsjahr 2025 auf 69,0 Mio. EUR. Zu den im Berichtsjahr umgesetzten Netzmaßnahmen zählen unter anderem die Jahnallee/Zeppelinbrücke, die Dieskaustraße, die Volbedingstraße und die Prager Straße.

Die Planüberschreitung von 1,4 Mio. EUR resultierte im Wesentlichen aus vom Vorjahr in das Geschäftsjahr 2025 übertragenen Maßnahmen, beispielsweise der Dieskaustraße (5 Mio. EUR). Zeitliche und projektbezogene Leistungsverschiebungen einzelner Maßnahmen konnten weitestgehend kompensiert werden. Zusätzlich kam es zu Kostensteigerungen infolge höherer Ausschreibungsergebnisse, etwa bei der Pfaffendorfer Straße, sowie eines erweiterten Bauumfangs, insbesondere bei der Prager Straße.

Insgesamt konnten im Jahr 2025 rund 11.000 Gleismeter erneuert, über 25 Kilometer Bahnstromkabel verlegt, fünf Haltestellen barrierefrei ausgebaut und zwei Gleichrichterunterwerke fertiggestellt werden.

Investitionen	in Mio. EUR		
	Plan 2025	Ist 2025	Ist 2024
Infrastruktur (Netz)	67,6	69,0	47,6
Fahrzeuge	57,8	8,1	31,4
Liegenschaften	21,0	8,1	4,0
Marketing	3,4	2,9	5,9
IT	7,2	6,0	5,3
Sonstiges	0,2	0,1	0,3
	157,2	94,2	94,5

Im **Bereich Fahrzeuge** ergab sich im Geschäftsjahr 2025 eine Planunterschreitung von 49,7 Mio. EUR. Sie ist im Wesentlichen auf die zeitliche Verschiebung der vorgesehenen Anzahlungen für die Straßenbahnfahrzeuge XXL Plus zurückzuführen. Ursache sind Projektverzögerungen infolge des Insolvenzverfahrens der HeiterBlick GmbH als Mitglied des beauftragten Konsortiums LEIWAG; die vorgesehenen Anzahlungen wurden in die Jahre ab 2026 verlagert.

Unabhängig von den Entwicklungen im Straßenbahnbereich wurde das Busbeschaffungsprogramm planmäßig fortgeführt. Das Pflichtenheft für die Beschaffung von 40 neuen Elektrobussen des Herstellers Solaris wurde im Berichtsjahr weitgehend abgeschlossen. Die Lieferung der ersten 15 Fahrzeuge ist für das dritte Quartal 2026 vorgesehen; sie sollen anschließend zum Fahrplanwechsel in den

Regelbetrieb übergehen. Grundlage für die geplante Erweiterung der E-Bus-Flotte ist der im September 2024 erhaltene Fördermittelbescheid des Freistaates Sachsen über rund 13,6 Mio. EUR zur Beschaffung emissionsfreier Standardgelenkbusse. Mit der Umsetzung dieses Beschaffungsvorhabens führt die LVB ihre E-Bus-Strategie konsequent fort.

Im **Bereich Liegenschaften** wurden im Jahr 2025 die Projekte Betriebswerkstatt Heiterblick, Erweiterung Wasch- und Wartungshalle Angerbrücke, Technologieerweiterung Betriebshof Lindenau sowie der 2. Bus-Betriebshof Heiterblick weiter vorangetrieben. Die Investitionen lagen mit einer Unterschreitung von 12,9 Mio. EUR deutlich unter dem Plan. Hauptursache hierfür war der verzögerte Baubeginn der Betriebswerkstatt Heiterblick infolge eines später als vorgesehen eingegangenen Fördermittelbescheids. Mit der Baufeldfreimachung begannen im Oktober 2025 die ersten vorbereitenden Arbeiten für den Neubau der Betriebswerkstatt Heiterblick. Die neue Werkstatt wird künftig der täglichen Wartung und Fahrfertigmachung der Fahrzeuge dienen und stellt einen zentralen Baustein der Liegenschaften dar. Weitere zeitliche Verschiebungen ergaben sich bei der Technologieerweiterung des Betriebshofs Lindenau sowie bei der Wasch- und Wartungshalle Angerbrücke.

Im **Bereich Marketing** beliefen sich die Investitionen im Geschäftsjahr 2025 auf 2,9 Mio. EUR und lagen infolge von Projektverschiebungen nur geringfügig unter dem Planansatz. Gegenüber dem Vorjahr fielen die Investitionen im Zuge des Projektabschlusses "Pendlermobilität in Leipzig und dem Umland stärken (PUMa)" deutlich geringer aus. Trotz des niedrigeren Gesamtvolumens tragen die Investitionen vor allem durch die Weiterentwicklung digitaler Vertriebs- und Serviceangebote wesentlich zur Umsetzung der Strategie MobilE bei.

Seit April 2025 steht Firmenkunden ein digitales Self-Service-Portal zur Verfügung, das Bestellprozesse vereinfacht und zunächst das JOB-Ticket sowie das Deutschland-JOB-Ticket umfasst. Die Mobilitätsplattform LeipzigMOVE wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut, unter anderem durch die Einführung eines Mobilitätsbudgets im Juni 2025, mit dem Unternehmen ihren Beschäftigten ein multimodales Budget für ÖPNV, Carsharing und Mikromobilität bereitstellen können, sowie durch die Integration von BonusMOVE im Oktober 2025, welches das Sammeln und Einlösen von Punkten bei regionalen Partnern ermöglicht. Damit wird die Kundenbindung weiter gestärkt. Ein weiterer zentraler Schwerpunkt lag auf der Einführung eines interoperablen Account-Based-Vertriebssystems (Abbakey) als künftige Grundlage für ein überregionales und bargeldloses Ticketing. Dieses Projekt setzt sich im Jahr 2026 fort.

Ende Juni 2025 waren alle Fahrzeuge der LVB mit neuen Ticketautomaten ausgestattet. Insgesamt wurden 524 Geräte in 237 Straßenbahnen und 194 Bussen eingebaut.

Zudem wurden im Berichtsjahr die Flexa-Gebiete Nord und Südost um weitere Ortsteile erweitert (Nord: Göbschelwitz, Hohenheida, Gottscheina; Südost: Engelsdorf, Sommerfeld, Baalsdorf, Althen, Kleinpösna, Hirschfeld).

Auch das Projekt ABSOLUT II, das bis 2026 läuft und den Übergang von sicherheitsbegleiteten zu ferngesteuerten autonomen Fahrzeugen vorbereitet, wurde fortgeführt. Die LVB fungieren dabei als Konsortialführer eines Verbunds aus zwölf Partnern; das Projekt wird durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (ehemals Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz) gefördert.

Im **Bereich IT** lagen die Investitionen im Geschäftsjahr 2025 über dem Vorjahreswert, jedoch unter dem Planansatz. Die Unterschreitung des Plans um 1,2 Mio. EUR resultierte im Wesentlichen aus Verzögerungen in Projekten wie Chamäleon (Haltestelle der Zukunft) sowie in der Basisinfrastruktur (Fahrgastzählsystem, Telematikprojekt). Diese Reduzierungen wurden gezielt vorgenommen, um Mehrinvestitionen im S/4HANA-Projekt auszugleichen. Die dortigen Überschreitungen im Jahr 2025

sind sowohl auf projektbedingte Verschiebungen aus Vorjahren als auch auf erhöhte Projektkosten infolge der späteren Inbetriebnahme von S/4HANA zum 1. Juni 2025 zurückzuführen.

3 Risiko-, Chancen- und Prognosebericht

3.1 Risikobericht

3.1.1 Risikomanagementsystem

Zur frühzeitigen Erkennung sowie zur Vermeidung bzw. Kontrolle und Steuerung von Risiken nutzen die LVB ein Risikomanagementsystem (RMS), das in jenes der Leipziger Gruppe integriert ist.

Das RMS der LVB ist darauf ausgerichtet, potenziell bestandsgefährdende Risiken bzw. die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft wesentlich beeinflussende Risiken frühzeitig zu erkennen, sie hinsichtlich möglicher Interdependenzen qualitativ zu beurteilen und bei Bedarf effektiv zu steuern. Es ist als kontinuierlicher Prozess in die geschäftlichen Abläufe integriert.

Es ist sichergestellt, dass aufgrund von exakt bestimmten Meldewegen auftretende Risiken zeitnah erfasst und Steuerungsmechanismen festgelegt werden. Das RMS wird jährlich mittels einer Risikoinventur auf seine Aktualität geprüft. In der Risikoinventur werden alle Risiken im Zusammenhang mit der Unternehmenstätigkeit, die den Fortbestand gefährden oder zu gefährdenden Entwicklungen der wirtschaftlichen Ergebnisse der LVB führen, erfasst und frühzeitig Gegenmaßnahmen abgeleitet. Für die erkannten Risiken werden Frühwarnindikatoren definiert. Sie dienen dem schnellen Erkennen von Veränderungen bei Einzelrisiken und ermöglichen ein frühzeitiges Ergreifen von geeigneten Maßnahmen zum Umgang mit diesen Risiken. Die Bewertung der Risiken erfolgt unter der Angabe von Eintrittswahrscheinlichkeiten und möglichen Schadenshöhen. Die Risikoinventur für das Geschäftsjahr 2025 wurde im 4. Quartal 2024 durchgeführt und im Ergebnis das Risikoinventar angepasst.

3.1.2 Wesentliche Einzelrisiken

Folgende wesentliche Einzelrisiken wurden im Jahr 2025 regelmäßig an den Aufsichtsrat und die Gesellschafterin berichtet. Die Risiken sind entsprechend des internen Risikomanagementsystems als Nettorisiken angegeben. Die wesentlichsten davon sind nachfolgend in ihrer Bedeutung absteigend dargestellt:

- Beschaffung von Straßenbahnen / Mangelnde Verfügbarkeit von Dienstleistungen und Materialien,
- Nicht ausreichende ÖPNV-Finanzierung sowie drohende Unterschreitung von Ausgleichszahlungen Bund/Land/Kommune gegenüber Wirtschaftsplan,
- Ungeplanter Anstieg der Personalkosten aufgrund von Gesetzes- bzw. Tarifänderungen,
- Geringere Fördermittelzuwendungen infolge von Gesetzesänderungen für Projekte,
- Kostensteigerungen aufgrund externer Ursache gefährden die Umsetzung geplanter Infrastrukturinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen,
- Verschlechterung des Netzzustandes durch Unterlassung der Erneuerung,
- Verschlechterung des Netzzustandes durch Unterlassung der Instandsetzung,

- Infragestellung des ÖDA durch Stadt, Politik, Gesetzgebung und Rechtsprechung,
- Kündigung oder Änderung von Finanzierungsverträgen / Verträgen mit Aufgabenträgern,
- Änderung von Gesetzen, Verordnungen, Regelwerken und Sicherheitsrichtlinien in Bezug auf die Planung und Realisierung von Bauprojekten im urbanen Raum,
- Drohende Erlösminderung durch geringere Ausgleichszahlungen durch Stadt/Land aufgrund von Gesetzesänderungen und Rechtsprechung (Schwerbehinderte, Schüler, Azubis, Studenten),
- Gefährdung der Umsetzung "Liegenschaftsprogramm LVB 2040",
- Verschlechterung von Effizienz und Attraktivität des bestehenden Angebots durch verkehrspolitische Rahmenbedingungen,
- Perspektivisch fehlende Verfügbarkeit von Produktionsfaktoren für die Verkehrsleistung,
- Regionale Konkurrenz durch alternative Mobilitätsanbieter/-plattformen im MDV-Gebiet,
- Änderung der Anforderungen im Umwelt- und Klimaschutz, nachhaltiges Wirtschaften,
- Drohende Bußgelder aus Verstößen gegen Datenschutzgesetze,
- Sinkende Produktattraktivität durch Nicht-Schritthalten der Kooperationspartner mit Wachstum und Technologiefortschritt,
- Verlust der Kundenschnittstelle und Ineffizienzen in den Vertriebskanälen durch Deregulierungstendenzen im Vertrieb,
- Änderung der Versicherungsbedingungen bzw. Aufhebung des Versicherungsschutzes hinsichtlich Zerstörung wesentlicher Mobilien und Immobilien,
- Ausfall der technologischen Basis im gewerblichen Bereich (z. B. Lieferverzögerungen).

Von den oben genannten Risiken wurde im Geschäftsjahr 2025 keines als den Fortbestand der Gesellschaft gefährdend eingestuft, was für die Zukunft gleichsam eingeschätzt wird. Sämtliche Risiken werden regelmäßig (in der Regel quartalsweise) bewertet. Bei negativen Tendenzen werden geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen.

Die wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen im Geschäftsjahr 2025 spiegelten sich auch in den kritischen Risikopositionen der LVB wider. Diese regelmäßig an Aufsichtsrat und Gesellschafterin berichteten Risiken entsprechen im Wesentlichen den berichteten Risiken des Vorjahres. Über das Risiko Beschaffung von Straßenbahnen / Mangelnde Verfügbarkeit von Dienstleistungen und Materialien wurde im Zuge der Insolvenz der HeiterBlick GmbH umfassend, u. a. durch unterjährige Ad-hoc-Risikomeldungen, berichtet. Auch das Risiko steigender Personalkosten- und Tarifierpassungen wurde regelmäßig im RMS der LVB analysiert, bewertet, gesteuert und an Aufsichtsrat sowie Gesellschafterin berichtet.

3.2 Chancenbericht

Die langfristige Betrauung der LVB schafft stabile Rahmenbedingungen, die eine strukturierte Umsetzung des Investitionspfads ermöglichen, Förderzugänge begünstigen und die Resilienz gegenüber externen Schwankungen erhöhen können. Die qualitative Weiterentwicklung des Angebots kann zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen, Auslastungsmöglichkeiten verbessern und die Position des ÖPNV im städtischen Mobilitätssystem weiter festigen. Eine klimafreundliche Leistungserbringung kann die Förderfähigkeit erhöhen, Energiekostenrisiken mindern und Akzeptanz sowie Unterstützung für zentrale Projekte stärken. Zudem können digitale Betriebs- und Datenkompetenzen die

Produktivität und Prozessqualität verbessern, während personalisierte Kundenkanäle die Bindung und Nutzung fördern.

Die bestehende Finanzierungsarchitektur kann trotz haushalterischer Restriktionen zusätzliche Investitionsspielräume eröffnen. Regionale Vertragsbeziehungen können Nachfrage und Ertragsprofil stabilisieren. Vernetzte Angebote und Kooperationen haben das Potenzial, Reichweite und Effizienz zu erhöhen und neue Zielgruppen im Stadt-Umland-Verkehr zu erschließen. Leistungsfähige Infrastruktur und moderne Flotten können Qualität und Verfügbarkeit des Angebots verbessern und damit ein wachstums- und resilienzfähiges Mobilitätssystem unterstützen.

Gezielte Personalentwicklung und moderne Arbeitswelten können kritische Kompetenzen sichern und die Umsetzungsgeschwindigkeit strategischer Projekte erhöhen. Effizienzsteigerungspotenziale aus der Weiterentwicklung interner Prozesse und Strukturen können zusätzliche wirtschaftliche Handlungsspielräume schaffen. Darüber hinaus bestehen Chancen für die Personalgewinnung durch einen konjunkturell bedingten Rückgang der Beschäftigung in anderen Branchen; bei einer konjunkturellen Belebung könnte sich die Verfügbarkeit qualifizierter Fachkräfte jedoch wieder verengen.

Hohe öffentliche Akzeptanz kann die Durchsetzung strategischer Vorhaben begünstigen und das Fahrgastwachstum unterstützen. Die Realisierung dieser Potenziale setzt stabile politische und förderrechtliche Rahmenbedingungen sowie die planmäßige Umsetzung der strategischen Programme voraus.

Autonomes Fahren eröffnet zusätzliche Chancen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots. Autonome Shuttles können insbesondere in peripheren und ländlichen Gebieten Angebotslücken schließen und damit Mobilität und Teilhabe erhöhen, wo ein dichter Takt wirtschaftlich schwer realisierbar ist. Die im ÖPNV bereits zulässige Level-4-Technologie kann helfen, den Betrieb trotz zunehmenden Fahrpersonalmangels verlässlich zu gewährleisten, da autonome Fahrzeuge in definierten Gebieten unter technischer Fernaufsicht verkehren können. KI-gestützte Fahrstrategien können effizientere und staufreie Verkehrsflüsse ermöglichen und damit zu Energie- und Kosteneinsparungen beitragen. Die bundespolitische Zielsetzung, Deutschland zu einem führenden Standort für autonome Mobilität zu entwickeln, kann zudem die Umsetzung innovativer ÖPNV-Projekte unterstützen und Zugang zu Förderimpulsen eröffnen. Insgesamt ergeben sich für die LVB relevante Potenziale zur Verbesserung der Angebotsqualität, der betrieblichen Effizienz und der Erreichbarkeit neuer Kundensegmente.

3.3 Prognosebericht

Die folgenden Ausführungen stellen die erwartete zukünftige Entwicklung der wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen Steuerungsgrößen der LVB im Zeitraum 2026 bis 2030 dar. Die Prognosen basieren auf den zum Zeitpunkt der Aufstellung bekannten politischen, regulatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie auf realistischen Annahmen über deren zukünftige Entwicklung. Die Fortführung des Deutschlandtickets wird ebenso unterstellt wie eine im Wesentlichen stabile kommunale Mobilitätsstrategie. Die dargestellten Erwartungen stehen unter den üblichen Unsicherheiten eines mehrjährigen Prognosezeitraums und basieren auf den bis dahin bekannten Einflussfaktoren.

Nachfrage- und Leistungsentwicklung: Für das Geschäftsjahr 2026 erwarten die LVB 174 Mio. Fahrgäste. Auf Grundlage der geplanten Angebotsentwicklung und infrastrukturellen Maßnahmen gehen die LVB mit hoher Wahrscheinlichkeit davon aus, dass die Fahrgastzahlen bis 2030 um rund 6 % steigen werden. Parallel hierzu wird die Verkehrsleistung voraussichtlich im Gleichlauf wachsen. Die Umlaufstunden sollen von 1.874 Tsd. Stunden im Jahr 2026 bis 2030 ebenfalls um rund 6 % zunehmen.

Insgesamt wird im Prognosezeitraum von einer stetigen, moderaten Leistungs- und Nachfrageentwicklung ausgegangen.

Geschäftsentwicklung

		Ist 2024	Plan 2025	Ist 2025	Plan 2026
Fahrgäste	Mio. LBF	166,9	170,0	171,2	174,0
Umlaufstunden	Tsd. h	1.698	1.779	1.796	1.874
Umsatzerlöse	Mio. EUR	176,1	172,7	180,1	193,7
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	142,9	155,4	159,9	173,1
Mitarbeiterkapazität	VbE im Ø	1.346,4	2.042,5	2.011,9	1.980,4
Investitionen	Mio. EUR	94,5	157,2	94,2	201,4
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	Mio. EUR	0,0	0,0	0,0	0,0

Erlös- und Zuschussentwicklung: Die LVB erwarten im Zeitraum 2027 bis 2030 einen Anstieg der Umsatzerlöse um mehr als 18 % gegenüber dem Ausgangswert von 193,7 Mio. EUR im Jahr 2026. Diese Entwicklung basiert insbesondere auf den unterstellten jährlichen Fahrpreisanpassungen von 5 % sowie der Fortführung des Deutschlandtickets, das für die Nutzerbindung, die Attraktivität des Angebots und die Planungssicherheit förderlich ist. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass die strukturelle Abkopplung der Fahrgelderlöse von der Kostenentwicklung aufgrund der Preisdeckelung im Rahmen des Deutschlandtickets fortbesteht und das Erlöswachstum daher nicht proportional zu den steigenden Aufwendungen verlaufen wird. Mit dem einstimmigen Beschluss des Leipziger Stadtrats vom 28. Januar 2026 wurde die Erhöhung des VLFV-Finanzierungsbeitrags auf 96,5 Mio. EUR und damit entsprechend dem Planniveau 2026 bestätigt.

Zusätzlich wird für die Finanzierung des erweiterten Verkehrsangebots von weiteren 20 Mio. EUR ausgegangen, wovon 10 Mio. EUR bundes- bzw. landesseitig und 10 Mio. EUR seitens der Stadt erwartet werden. Vor dem Hintergrund der städtischen Mobilitätsziele und des angestrebten Angebotsniveaus im Leipziger ÖPNV kommt den weiteren städtischen Kompensationen und Zuschüssen eine zentrale Bedeutung für die Sicherstellung des Verkehrsangebots zu. Aus heutiger Sicht wird die Sicherstellung der gesamten Zuschusserwartung – besonders jedoch der städtischen Mittel – als risikobehaftet eingeschätzt. Die LVB befinden sich hierzu in einem intensiven Austausch mit den städtischen Vertretern und den Gremien. Sollten diese Ausgleichszahlungen von Bund und Land bzw. insbesondere der Stadt Leipzig ausbleiben, ist im Verlauf des Jahres eine konsequente Gegensteuerung verbunden mit substanziellen Angebotsreduzierungen einschließlich Personalanpassungen erforderlich.

Personal und Personalaufwand: Für 2026 planen die LVB mit 1.980,4 VbE. Die Personalentwicklung folgt der geplanten Verkehrsleistung und berücksichtigt bestehende Tarifabschlüsse und -verträge. Für den Prognosezeitraum wird ein durchschnittlicher jährlicher Personalaufwandsanstieg von 3 % unterstellt, angelehnt an allgemeine Inflationssteigerungen und branchenübergreifenden Tarifentwicklungen. Die LVB erwarten, dass der Personalbedarf im Fahrdienst sowie in technischen Bereichen grundsätzlich gedeckt werden kann.

Investitionen, Fördermittel und Finanzierung: Für das Jahr 2026 beträgt das Investitionsvolumen voraussichtlich 201,4 Mio. EUR. Die Investitionen konzentrieren sich dabei schwerpunktmäßig auf Fahrzeuge, Infrastruktur (Netz) und Liegenschaften. Die LVB rechnen mit einer Fördermittelquote von rund 56 % und gehen mit hoher Wahrscheinlichkeit davon aus, die erforderlichen Fördermittel im

prognostizierten Umfang einwerben zu können. Da die Einzahlungen aus laufender Geschäftstätigkeit einschließlich Zuschüssen sowie die Fördermittelzuflüsse voraussichtlich nicht ausreichen, um Investitionen sowie Zins- und Tilgungsleistungen vollständig zu finanzieren, wird im Jahr 2026 mit der Aufnahme zusätzlicher Gesellschafterdarlehen gerechnet. Auch für die Folgejahre wird ein ausgewogenes Verhältnis aus Zuschüssen, Fördermitteln und ergänzenden Finanzierungsmitteln erwartet.

Interne Effektivitätsbeiträge (Produktivitätsprogramm): Das Produktivitätsprogramm der LVB-Gruppe bleibt auch im Geschäftsjahr 2026 ein zentraler Bestandteil der Unternehmenssteuerung. Für 2026 wird ein wirtschaftlicher Effekt von 21,8 Mio. EUR erwartet, der zur Stabilisierung der Ergebnis- und Finanzlage beiträgt. Die erwarteten Wirkungen aus den bereits etablierten Handlungsfeldern und Maßnahmen – insbesondere durch eine effektivere Energienutzung, digitale und automatisierte Abläufe sowie organisatorische Weiterentwicklungen – sind im Wirtschaftsplan berücksichtigt und unterstützen die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV. Der erwartete wirtschaftliche Effekt stellt zugleich den Eigenbeitrag der LVB-Gruppe zur Sicherung ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit dar. Er verdeutlicht den Anteil, den die Unternehmensgruppe eigenverantwortlich – und damit auch zur Entlastung des städtischen Haushalts – erbringt. Darüber hinaus wird erwartet, dass Belastungen (z. B. aus Leistungsstörungen, Preisentwicklungen oder zusätzlichen Aufwänden) durch gezielte Maßnahmen kompensiert werden. Mittelfristig wird von einem weiteren Anstieg des Programmvolumens ausgegangen. Das Produktivitätsprogramm leistet damit einen fortlaufenden Beitrag zur wirtschaftlichen Stabilität und Zielerreichung der LVB-Gruppe.

Ergebnis- und Finanzlage: Für das Jahr 2026 sowie für die mittelfristige Planung wird ein ausgeglichenes Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung erwartet. Diese Prognose setzt konservative Kostenentwicklungen, eine überwiegend stabile Zuschusslage sowie wirksame Effizienzbeiträge voraus. Die Liquidität wird im Prognosezeitraum voraussichtlich stabil, jedoch angespannt bleiben. Die Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit erfordert weiterhin ein abgestimmtes Zusammenspiel aus Zuschüssen, Fördermitteln und ergänzenden Finanzierungsmitteln.

Die LVB gehen aus heutiger Sicht mit hoher Wahrscheinlichkeit davon aus, dass sie ihre betrieblichen und wirtschaftlichen Ziele im Zeitraum 2026–2030 erreichen können. Voraussetzung hierfür ist, dass die zugrunde gelegten Annahmen eintreffen; maßgeblich sind hierbei insbesondere die Zuschusslage, die Fördermittelsituation sowie moderate Kostenentwicklungen. Die im Zusammenhang mit den kriegsrischen Auseinandersetzungen im Nahost-Konflikt seit Ende Februar 2026 beobachteten Energiepreissteigerungen werden in den Energiepreisannahmen der weiteren Jahresprognose berücksichtigt. Auf Basis der derzeitigen Einschätzung ergeben sich daraus keine wesentlichen Auswirkungen auf die erwartete wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft.

4 Erklärung zur Unternehmensführung

Aufgrund der durch das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im Öffentlichen Dienst in §§ 36, 52 GmbHG aufgenommenen Regelungen müssen Unternehmen, die der gesetzlichen Mitbestimmung unterliegen, selbst bestimmte Ziele für den Frauenanteil an Führungspositionen festlegen.

Bis zum 31. Dezember 2024 betrug die festgelegte Zielgröße zur Frauenquote im Aufsichtsrat der LVB 25,0 %; für die Geschäftsführung lag die Zielgröße bei mindestens 30,0 %. Mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 10. März 2025 wurden neue Zielgrößen festgelegt: Für den Aufsichtsrat 50,0 % und für die Geschäftsführung 33,0 %. Diese sollen bis zum 31. Dezember 2029 erreicht werden. Zum 31. Dezember 2025 konnte die Zielgröße im Aufsichtsrat nicht erreicht werden. Die Frauenquote lag

bei 15,0 %. Der Aufsichtsrat hat jedoch keinen Einfluss auf seine Zusammensetzung und kann lediglich die Entsendungsberechtigten dazu auffordern, bei künftigen Besetzungen auf die Einhaltung der festgelegten Zielgröße zu achten. Die Zielgröße zur Frauenquote in der Geschäftsführung zum 31. Dezember 2025 beträgt 33,0 % und wurde erreicht.

Die Geschäftsführung der LVB hatte beschlossen, bis zum 31. Dezember 2021 einen Frauenanteil von 37,0 % in der oberen Managementebene sowie 30,0 % in der mittleren Managementebene zu realisieren. Zum 31. Dezember 2025 lag der Frauenanteil in der oberen Managementebene bei 30,0 % und in der mittleren Managementebene bei 30,3 %. Damit wurde die Zielgröße in der oberen Managementebene nicht erreicht, während sie in der mittleren Managementebene erfüllt wurde. Weiterhin wurde festgelegt, beide Zielgrößen unverändert beizubehalten und bis zum 31. Dezember 2026 umzusetzen.

Leipzig, den 31. März 2026

Geschäftsführung

Ulf Middelberg

Katrin Lukas

Toralf Müller

**Kennzahlen und sonstige Angaben
in Anwendung von § 96a Abs. 1 Nr. 9 i. V. m. § 99 Abs. 2 und 3 Sächsische Gemeindeordnung
gemäß den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages**

Kennzahlenübersicht

		2025	2024	2023
Fahrgäste	Mio. LBF	171,2	166,9	153,3
Gesamtkilometer Eigenleistung und Subleistung ¹⁾	Mio. km	28,4	26,7	23,3
Umlaufstunden Eigenleistung und Subleistung ¹⁾	Mio. h	1,8	1,7	1,5
Mitarbeiterkapazität	VbE in Ø	2.011,9	1.346,4	824,6
Kostendeckungsgrad gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	%	67,2	59,4	58,9
Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag	Mio. EUR	94,1	90,6	71,7
Kompensationen/Zuschüsse von der Stadt Leipzig	Mio. EUR	0,2	35,5	24,0
Kompensationen/Zuschüsse von Bund/Land	Mio. EUR	10,1	11,9	25,4
Betriebsergebnis ²⁾	Mio. EUR	5,0	3,3	3,3
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	Mio. EUR	0,0	0,0	0,0
Investitionen	Mio. EUR	94,2	94,5	77,2
Eigenmittel für Investitionen	Mio. EUR	68,1	55,3	34,4
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	Mio. EUR	6,5	5,0	4,0
Gesellschafterdarlehen	Mio. EUR	220,7	213,1	197,0
Cash-Pool-Saldo gegenüber LVV	Mio. EUR	12,9	25,6	29,2
Anlagenintensität	%	90,6	89,7	90,3
Investitionsquote	%	11,4	12,0	10,3
Eigenkapitalquote	%	14,9	15,5	16,4
wirtschaftliche Eigenkapitalquote	%	36,5	37,9	39,3

¹⁾ ab 2024 inklusive Flexa

²⁾ Betriebsleistung abzüglich Betriebsaufwand

Plan/Ist-Vergleich

in Mio. EUR

	Plan 2025	Ist 2025	Abweichung
Verkehrserlöse (Linieninnahme)	107,6	111,2	3,6
Verkehrserlöse (Ausgleichszahlungen)	43,3	43,1	-0,2
Weitere Verkehrserlöse	4,5	5,6	1,1
Sonstige Umsatzerlöse	17,3	20,2	2,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	2,6	3,6	1,0
Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag	94,1	94,1	0,0
Verkehrsbedienverträge (Landkreise)	2,9	2,3	-0,6
Sonstige Leistungen (ZVNL)	1,4	1,4	0,0
Zuschüsse/Kompensationen von der Stadt Leipzig	10,0	0,2	-9,8
Zuschüsse/Kompensationen von Bund/Land	10,0	10,1	0,1
Weitere Erträge	17,6	18,9	1,3
Materialaufwand	102,0	106,7	4,7
Personalaufwand	135,3	134,0	-1,3
Abschreibungen	30,0	29,4	-0,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	37,0	35,6	-1,4
Finanzergebnis	-6,8	-4,8	2,0
Steuern	0,2	0,2	0,0
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	0,0	0,0	0,0

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom
1. Januar bis zum 31. Dezember 2025**

Bilanz zum 31. Dezember 2025

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva	in TEUR	
	31.12.2025	31.12.2024
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	462	794
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	10.438	1.836
3. Geleistete Anzahlungen	6.255	11.529
	17.155	14.159
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon Grundstücke: TEUR 24.855 (Vj.: TEUR 25.774) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: TEUR 75.781 (Vj.: TEUR 77.779) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 691 (Vj.: TEUR 760)	101.327	104.312
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	316.181	306.592
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	195.642	214.656
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	14.061	15.198
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.497	4.326
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	170.922	124.714
	805.630	769.798
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.308	6.308
2. Beteiligungen	35	35
	6.343	6.343
	829.128	790.300
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	139	0
	139	0
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.552	5.792
2. Forderungen gegen Gesellschafter	12.987	25.723
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	12.296	12.979
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	0
5. Sonstige Vermögensgegenstände	16.400	15.217
	47.242	59.711
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	38.190	30.471
	85.571	90.182
C. Rechnungsabgrenzungsposten	566	880
	915.265	881.362

Passiva

in TEUR

	31.12.2025	31.12.2024
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	12.000	12.000
II. Kapitalrücklage	59.049	59.049
III. Gewinnrücklagen	65.092	65.092
1. Sonderrücklage gemäß § 27 Abs. 2 Satz 2 DMBilG	47.599	47.599
2. Andere Gewinnrücklagen	17.493	17.493
	136.141	136.141
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	396.097	394.997
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.660	4.975
2. Sonstige Rückstellungen	80.570	66.669
	85.230	71.644
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.579	15.969
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	221.083	213.145
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.494	8.503
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	188	4.745
5. Sonstige Verbindlichkeiten	45.059	32.045
davon aus Steuern: TEUR 1.066 (Vj.: TEUR 790)		
	293.403	274.407
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.394	4.173

915.265
881.362

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	in TEUR	
	2025	2024
1. Umsatzerlöse	180.073	176.129
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	3.586	3.241
3. Sonstige betriebliche Erträge	127.017	154.274
davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 97.879 (Vj.: TEUR 94.307)		
	310.676	333.644
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22.177	24.874
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	84.543	164.603
	106.720	189.477
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	106.889	61.137
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
davon für Altersversorgung: TEUR 4.366 (Vj.: TEUR 2.640)	27.106	15.208
	133.995	76.345
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	54.405	54.726
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	24.972	25.530
	29.433	29.196
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	35.613	35.245
9. Erträge aus Beteiligungen	735	492
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 735 (Vj.: TEUR 492)		
10. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	1.039	1.295
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	864	913
davon an verbundene Unternehmen: TEUR 129 (Vj.: TEUR 506)		
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	887	965
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	6.510	4.998
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 5.243 (Vj.: TEUR 4.596)		
14. Ergebnis vor Steuern	156	118
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
16. Ergebnis nach Steuern	156	118
17. Sonstige Steuern	156	118
18. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne	0	0
19. Jahresüberschuss	0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2025

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Inhaltsverzeichnis

1	Angaben zur Form und Darstellung von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung	2
2	Erläuterungen zu den Posten von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung bezüglich Ausweis, Bilanzierung und Bewertung	3
2.1	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	3
2.2	Erläuterungen zur Bilanz	7
2.3	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	10
3	Angaben zum Jahresergebnis	12
4	Ergänzende Angaben	13
4.1	Konzernzugehörigkeit	13
4.2	Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse	13
4.3	Angaben zu den Organen	14
4.4	Abschlussprüferhonorar	17
4.5	Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	17
4.6	Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2025 (§ 285 Nr. 11 HGB)	18
5	Nachtragsbericht	19

1 Angaben zur Form und Darstellung von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig (LVB), hat ihren Sitz in Leipzig.

Sie ist im Handelsregister des Amtsgerichts Leipzig unter HRB 6993 eingetragen.

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 der LVB weist zum Abschlussstichtag wie im Vorjahr die Größenmerkmale einer großen Kapitalgesellschaft nach § 267 Handelsgesetzbuch (HGB) auf.

Der Jahresabschluss wurde auf der Grundlage des HGB und nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Eröffnungsbilanz in Deutscher Mark und die Kapitalneufestsetzung (DMBiG) sowie des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) aufgestellt.

Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 7. August 2021 (JAbschlVUV) wurde bei der Erstellung beachtet.

Die Gliederung der Bilanz wurde unter Bezugnahme auf § 265 Abs. 5 Satz 2 HGB um den Sonderposten für Investitionszuschüsse erweitert, um einen besseren Einblick in die Vermögens- und Finanzlage zu geben.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB gewählt.

Das Gliederungsschema der Gewinn- und Verlustrechnung wurde abweichend zum § 275 Abs. 2 HGB um den Posten „Ergebnis vor Steuern“ sowie um den Posten „Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse“ und den Vermerk der Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger erweitert.

Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

Als verbundene Unternehmen werden diejenigen Unternehmen angesehen, an denen die LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig (LVV), direkt oder indirekt mehrheitlich beteiligt ist beziehungsweise die direkt oder indirekt beherrscht werden.

Im Interesse einer besseren Klarheit und Übersichtlichkeit werden insbesondere die nach den gesetzlichen Vorschriften bei den Posten der Bilanz anzubringenden Vermerke zu den Restlaufzeiten von Forderungen und Verbindlichkeiten im Anhang aufgeführt.

Die zwischen der LVB und der LeoBus bestehenden Vereinbarungen über die Erbringung von Fahrdienstleistungen mit Bussen und die damit in direktem Zusammenhang stehenden Shared-Services wurden mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2024 beendet und der Betriebsteil Fahrdienstleistungen mit Wirkung zum 1. Januar 2025 von der LVB übernommen und fortgeführt. Hierdurch erfolgte eine grundlegende Verschiebung der Kostenstruktur: Die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Materialaufwand wurden reduziert, während die Personalaufwendungen entsprechend angestiegen sind.

2 Erläuterungen zu den Posten von Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung bezüglich Ausweis, Bilanzierung und Bewertung

2.1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden entsprechend der Going-Concern-Annahme unverändert im Vergleich zum Vorjahr angewendet.

Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände werden entsprechend § 248 Abs. 2 S. 1 HGB zur Verbesserung des Einblicks in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage aufgrund des Umfangs des Projektes aktiviert.

Entgeltlich erworbene sowie selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Materialkosten, die Fertigungskosten sowie angemessene Teile der Material- und Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens. Geleistete Anzahlungen werden zum Nennwert bilanziert.

Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Abschreibungsmethode über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände vorgenommen. Im Falle einer dauerhaften Wertminderung wird außerplanmäßig abgeschrieben. Anlagegegenstände, deren Anschaffungskosten im Einzelfall 800,00

EUR nicht übersteigen, werden im Jahr der Anschaffung aktiviert und anschließend vollständig abgeschrieben. Für Anlagegüter, deren Wert 250,00 EUR nicht überschreitet, werden die Anschaffungskosten sofort als Aufwand erfasst.

Die für planmäßige Abschreibungen hinterlegten Nutzungsdauern für die wesentlichen Anlagenklassen stellen sich bei den LVB wie folgt dar:

• Software und selbst geschaffene Schutzrechte	3 bis 5 Jahre
• Abstellflächen, Be- und Entwässerungsanlagen	25 Jahre
• Betriebsgebäude	33 bis 50 Jahre
• Gleisanlagen	25 Jahre
• Streckenausrüstung	8 bis 20 Jahre
• Straßenbahnen (nach Fahrzeugtypen)	20 bis 32 Jahre
• Omnibusse (nach Fahrzeugtypen)	5 bzw. 14 Jahre
• Technische Anlagen und Maschinen und Werkzeuge	5 bis 14 Jahre
• Geschäftseinrichtung und übrige Fahrzeuge	5 bis 13 Jahre

Im Anlagevermögen werden unter den Zugängen auch ausstehende Schlussrechnungen für Investitionsprojekte abgegrenzt.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten angesetzt. Bei voraussichtlich dauernder Wertminderung werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt grundsätzlich zu durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips und der Berücksichtigung eines Mengenrisikos.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände werden zum Nennwert erfasst. Dem möglichen Ausfallrisiko bei einzelnen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögensgegenständen sowie dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch die Bildung von Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Der Kassenbestand sowie die Guthaben bei Kreditinstituten werden mit dem Nennwert bewertet.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten wurden für Ausgaben vor dem Bilanzstichtag, soweit sie einen Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen, gebildet.

Das Eigenkapital wurde zum Nennwert passiviert.

Der auf der Passivseite gebildete Sonderposten für Investitionszuschüsse wird entsprechend der Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst.

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgte nach den anerkannten Grundsätzen der Versicherungsmathematik mittels der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC-Methode). Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Folgende weitere Annahmen liegen der Bewertung zugrunde: Anwartschaftsdynamik von 3,0 % (Vj.: 3,0 %) und Rententrend von 2,5 % (Vj.: 2,5 %). Der Rechnungszins für die Abzinsung 2,06 % (Vj.: 1,90 %) wurde pauschal mit dem gemäß Angabe der Deutschen Bundesbank über zehn Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Bei den gebildeten Sonstigen Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken sowie ungewissen Verbindlichkeiten angemessen und ausreichend berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Bei der Bewertung des Erfüllungsbetrages langfristiger Rückstellungen wurden Kostensteigerungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen abgezinst, die von der Deutschen Bundesbank als über sieben Geschäftsjahre ermittelte durchschnittliche Marktzinssätze bekannt gegeben worden sind.

Die Jubiläumsrückstellungen wurden nach der PUC-Methode unter Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze mit dem Rechnungszins für eine angenommene durchschnittliche Restlaufzeit von 15 Jahren gemäß § 253 Abs. 2 HGB auf Basis der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck mit einem Zinsfuß von 2,22 % (Vj.: 1,96 %) ermittelt. Dabei wurde ein Gehaltstrend von 3,0 % p. a. (Vj.: 3,0 %) berücksichtigt. Als Finanzierungsendalter wurde die Regelaltersgrenze nach dem Gesetz zur Anpassung der Regelaltersgrenze an die demografische Entwicklung und zur Stärkung der Finanzierungsgrundlagen vom 20. April 2007 angesetzt.

Die Rückstellungen für Wertguthaben aus dem Modell „BeVor 67“ werden in Höhe des Zeitwerts der verpfändeten Wertkonten, die im Wesentlichen den fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen, zuzüglich

des Barwerts des nicht auf den Wertkonten gesicherten Arbeitgeberzuschusses für die abgeschlossenen Wertkontenverträge angesetzt. Die Ermittlung des Barwerts des Arbeitgeberzuschusses erfolgte nach der PUC-Methode unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck mit einem Zinsfuß von 2,22 % (Vj.: 1,96 %). Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem gemäß Angabe der Deutschen Bundesbank über sieben Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Zum Bilanzstichtag wird eine erwartete Steigerung der Wertkonten von 4,0 % p. a. (Vj.: 4,0 %) sowie ein rechnungsmäßiges Endalter von 63 Jahren zugrunde gelegt.

Die Rückstellungen für geschlossene Altersteilzeitvereinbarungen wurden nach handelsrechtlichen Ansatz- und Bewertungsvorschriften gebildet und unter Anwendung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Lohn- und Gehaltssteigerungen wurden mit 3,0 % p. a. (Vj.: 3,0 %) berücksichtigt. Die Gesellschaft wendet das Blockmodell an. Für Altersteilzeitrückstellungen ist ein versicherungsmathematisches Gutachten erstellt worden. Der Rechnungszins für die Abzinsung wurde pauschal mit dem gemäß Angabe der Deutschen Bundesbank über sieben Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz angesetzt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von einem Jahr ergibt.

Von der Möglichkeit, Aufwandsrückstellungen nach § 249 Abs. 2 HGB alter Fassung für Instandhaltungsmaßnahmen gemäß Artikel 67 Abs. 3 Satz 1 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch zum Zeitpunkt der Umstellung auf die Neuregelungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes beizubehalten, wurde Gebrauch gemacht.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten wurden für Einnahmen vor dem Bilanzstichtag gebildet, soweit sie einen Ertrag für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag darstellen.

Auf Grund der körperschafts- und gewerbesteuerlichen Organschaft mit der LVV als Organträgerin ist die LVB alleinige Steuerschuldnerin, das heißt, auch tatsächliche und latente Steuern der LVB sind vollständig im Jahresabschluss der LVV auszuweisen, da sie allein die Besteuerungsfolgen treffen.

2.2 Erläuterungen zur Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung des **Anlagevermögens** werden im Anlagenspiegel dargestellt. Im Geschäftsjahr wurden 70 TEUR selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Insgesamt fielen 272 TEUR Entwicklungskosten an. Geleistete Anzahlungen für die Anschaffung von Straßenbahnfahrzeugen sind durch Bürgschaften besichert.

Die **Vorräte** von 139 TEUR (Vj.: 0 TEUR) betreffen die Lagerbestände an Heizöl und Dieselmotorkraftstoff, welche im Rahmen des Betriebsübergangs zum 1.1.2025 von der LeoBus an die LVB übergegangen sind.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** von 5.552 TEUR (Vj.: 5.792 TEUR) ergaben sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen mit 3.337 TEUR (Vj.: 2.810 TEUR) aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit 2.215 TEUR (Vj.: 1.762 TEUR) aus dem Nebengeschäft.

Von den **Forderungen gegen Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von 12.987 TEUR (Vj.: 25.723 TEUR) betreffen

- 38 TEUR (Vj.: 13 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 12.949 TEUR (Vj.: 25.710 TEUR) sonstige Forderungen.

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** von 12.296 TEUR (Vj.: 12.979 TEUR) betreffen

- 10.040 TEUR (Vj.: 5.798 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 2.256 TEUR (Vj.: 7.181 TEUR) sonstige Forderungen.

Die **Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, von 7 TEUR (Vj.: 0 TEUR) betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** betragen 16.400 TEUR (Vj.: 15.217 TEUR), davon betreffen 94 TEUR (Vj.: 84 TEUR) Forderungen aus Fördermitteln.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen haben sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 77 EUR (Vj.: 58 TEUR) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** von 566 TEUR (Vj.: 880 TEUR) werden im Wesentlichen EDV-Wartungspauschalen und vorausgezahlte Lizenzgebühren für Software ausgewiesen.

Das **gezeichnete Kapital** der Gesellschaft beträgt unverändert 12.000 TEUR. Die Stammeinlagen sind in voller Höhe erbracht und werden zum Bilanzstichtag von der LVV gehalten.

Grundsätzlich ausschüttungs-, aber nicht abführungsgesperrt im Sinne von § 268 Abs. 8 HGB ist ein Betrag in Höhe von 462 TEUR (Vj.: 794 TEUR), der auf der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens gemäß § 248 Abs. 2 HGB beruht. Die hierauf entfallende passive latente Steuer wird beim Organträger bilanziert (Bruttobetrachtung).

Die Entwicklung des **Sonderpostens** wird nachfolgend dargestellt:

Sonderposten für Investitionszuschüsse		in TEUR
	2025	2024
Anfangsstand 01.01.	394.997	381.321
Zugänge	26.084	39.422
Abgänge	12	216
Ertragswirksame Auflösung	24.972	25.530
Endstand 31.12.	396.097	394.997

Bei den **Pensionsrückstellungen** von 4.660 TEUR (Vj.: 4.975 TEUR) ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von -58 TEUR (Überdeckung) zwischen der pflichtgemäßen Bewertung zu dem über zehn Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz und einer Bewertung zu dem über sieben Geschäftsjahre ermittelten durchschnittlichen Marktzinssatz.

Die **Sonstigen Rückstellungen** von 80.570 TEUR (Vj.: 66.669) enthalten hauptsächlich Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten (36.777 TEUR), ausstehende Rechnungen (20.566 TEUR), Altlasten (7.378 TEUR), Personalansprüche (8.100 TEUR) sowie Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb von drei Monaten nach dem Stichtag (1.890 TEUR). In den Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten sind vor allem die im Rahmen der vorläufigen Abrechnung ermittelten Rückzahlungsverpflichtungen für das Deutschlandticket für die Bewilligungszeiträume 2023 bis 2025 (22.596 TEUR) sowie für das Überbrückungsprogramm (4.519 TEUR) enthalten.

In den Personalverpflichtungen sind Verpflichtungen von 5.051 TEUR aus Wertguthaben im Rahmen des Modells „BeVor 67“ enthalten. „BeVor 67“ ist ein Wertkontenmodell, das den Beschäftigten der

LVB-Gruppe den Eintritt in den vorzeitigen Ruhestand oder auch in die Teilzeit vor dem Ruhestand ermöglicht. Um bereits vor dem gesetzlichen Rentenalter in den Ruhestand zu gehen, können Entgelt- und Zeitbestandteile, wie zum Beispiel laufendes Entgelt, Einmalzahlungen, Urlaubstage und Mehrarbeits-/Überstunden, eingebracht werden. Die hierfür gebildeten Rückstellungen sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den Kapitalanlagen zur Sicherung der langfristig fälligen Verpflichtungen aus dem Wertkontenmodell, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung dieser Altersversorgungsverpflichtungen dienen, verrechnet worden. Die fortgeführten Anschaffungskosten und damit der beizulegende Zeitwert im Sinne des § 255 Abs. 4 HGB betragen 4.208 TEUR. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beziffert sich ebenfalls auf 4.208 TEUR. Zusätzlich werden die Ansparverträge für Wertguthaben durch den Arbeitgeber über einen Zuschuss gefördert. Diese Verpflichtung ist separat bilanziert.

Die **Verbindlichkeiten** gliedern sich entsprechend ihrer Restlaufzeit wie folgt:

Verbindlichkeiten				in TEUR
	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2025
	bis zu einem Jahr (31.12.2024)	von einem bis zu fünf Jahre (31.12.2024)	über fünf Jahre (31.12.2024)	
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.579 (15.969)	0 (0)	0 (0)	20.579 (15.969)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	19.167 (17.684)	72.614 (69.618)	129.302 (125.843)	221.083 (213.145)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.494 (8.503)	0 (0)	0 (0)	6.494 (8.503)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	188 (4.745)	0 (0)	0 (0)	188 (4.745)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	45.059 (32.045)	0 (0)	0 (0)	45.059 (32.045)
	91.487 (78.946)	72.614 (69.618)	129.302 (125.843)	293.403 (274.407)

Sämtliche Verbindlichkeiten sind unbesichert.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von 221.083 TEUR (Vj.: 213.145 TEUR) betreffen mit

- 395 TEUR (Vj.: 12 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 220.688 TEUR (Vj.: 213.133 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten.

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** mit 6.494 TEUR (Vj.: 8.503 TEUR) betroffen mit

- 4.963 TEUR (Vj.: 6.014 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 1.531 TEUR (Vj.: 2.489 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, (188 TEUR, Vj.: 4.745 TEUR) betreffen, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** (45.059 TEUR, Vj.: 32.045 TEUR) werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus größtenteils noch nicht verwendeten Fördermitteln von 27.834 TEUR (Vj.: 25.353 TEUR) ausgewiesen.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** von 4.394 TEUR (Vj.: 4.173 TEUR) enthält im Wesentlichen das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von 4.132 TEUR.

2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** im Geschäftsjahr 2025 betragen 180.073 TEUR (Vj.: 176.129 TEUR) und setzen sich wie folgt zusammen:

	in TEUR	
	2025	2024
Verkehrserlöse	159.939	142.915
davon: Linieneinnahme	111.188	103.387
davon: Ausgleichszahlungen	43.131	34.835
davon: Weitere Verkehrserlöse	5.620	4.693
Leistungen für die Unternehmen der LVB-Gruppe	17.927	30.298
Übrige Umsatzerlöse	2.207	2.916
	180.073	176.129

Die Beförderungsentgelte im Linienverkehr enthalten die Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen der Gesellschaft, welche im Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) (MDV), gültig sind, sowie aus dem Verkauf von ausschließlich im Haustarif der LVB gültigen Fahrausweisen. Im Rahmen des MDV werden die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf den Verkehrsunternehmen zugeschrieben. Aufgrund der noch ausstehenden Jahresrechnung sind die voraussichtlich zuzurechnenden Beträge erfasst. Die durch die Einführung des Verbundtarifs entstandenen verbundbedingten Belastungen (Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste) werden durch Zahlungen von 1.545 TEUR seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit 17.142 TEUR Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr, mit 3.423 TEUR die Erstattungen für Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß Sozialgesetzbuch Neuntes Buch sowie mit 32.664 TEUR Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket.

Unter den Leistungen für die LVB-Gruppe sind insbesondere die Erträge aus der Vermietung und Verpachtung, der Gestellung des Fahrpersonals und der Vermietung von Fahrzeugen sowie EDV-Leistungen, Personalausleihe und Dienstleistungserbringung enthalten.

Die Umsatzerlöse enthalten periodenfremde Erlöse von 1.493 TEUR. Die Umsätze wurden im Inland erzielt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 127.017 TEUR (Vj.: 154.274 TEUR) beinhalten im Wesentlichen:

- 94.100 TEUR Erträge aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag mit der LVV und der Stadt Leipzig,
- 11.379 TEUR Erträge aus Auflösung von Rückstellungen,
- 6.319 TEUR Erträge aus Fördermitteln,
- 3.824 TEUR Erträge aus Regionalisierungsmitteln Bund,
- 3.779 TEUR Erträge aus weiteren Verkehrsleistungsfinanzierungsvereinbarungen,
- 4.915 TEUR Erträge aus Schadenersatzleistungen und Versicherungsleistungen,
- 231 TEUR Erträge aus Abgang von Anlagevermögen und
- 434 TEUR übrige periodenfremde Erträge.

Der **Materialaufwand** von 106.720 TEUR (Vj.: 189.477 TEUR) beinhaltet 1.228 TEUR periodenfremde Aufwendungen.

Der **Personalaufwand** von 133.995 TEUR (Vj.: 76.345 TEUR) beinhaltet 13 TEUR periodenfremde Personalaufwendungen.

Die **Abschreibungen** betragen im Geschäftsjahr 54.405 TEUR (Vj.: 54.726 TEUR), davon keine außerplanmäßig. Gegenläufig beträgt die **Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse** 24.972 TEUR (Vj.: 25.530 TEUR), davon keine außerplanmäßig.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 35.613 TEUR (Vj.: 35.245 TEUR) enthalten 10 TEUR Aufwendungen aus dem Abgang von Anlagevermögen und 218 TEUR übrige periodenfremde Aufwendungen.

Im Posten **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** von 864 TEUR (Vj.: 913 TEUR) sind 546 TEUR (Vj.: 275 TEUR) für Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen und periodenfremde Zinserträge von 3 TEUR enthalten.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** von 887 TEUR (Vj.: 965 TEUR) berücksichtigen die von den LVB zur Finanzierung des laufenden Betriebes an die Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV) gezahlten Beträge (Verlustgemeinschaft).

Der Posten **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** von 6.510 TEUR (Vj.: 4.998 TEUR) schließt 44 TEUR (Vj.: 70 TEUR) für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

3 Angaben zum Jahresergebnis

Der Jahresgewinn von 117,10 EUR wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die LVV abgeführt. Die LVB schließt das Geschäftsjahr 2025 mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis ab.

4 Ergänzende Angaben

4.1 Konzernzugehörigkeit

Durch die LVV wird gemäß § 291 Abs. 1 HGB der befreiende Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 aufgestellt. Der für den größten und kleinsten Konsolidierungskreis erstellte Konzernabschluss ist über das Unternehmensregister abrufbar.

4.2 Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2025 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von 120.122 TEUR. Im Jahr 2026 ist ein Betrag von 105.197 TEUR fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Auftragsverpflichtungen bestehen in Höhe von 103.184 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 241.052 TEUR, davon 1.694 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo beinhaltet Investitionsverpflichtungen von 188.445 TEUR.

Entsprechend dem Gesellschaftsvertrag des MDV ist der Aufwand des MDV, der nicht durch eigene Erträge der Gesellschaft gedeckt werden kann, durch die Gesellschafter im Verhältnis ihrer Beteiligung am Stammkapital des MDV zu decken. Die Verpflichtung der LVB für das Jahr 2026 beträgt circa 910 TEUR.

Bestehende Ergebnisabführungsverträge mit Tochtergesellschaften verpflichten die LVB, jeden während der Vertragslaufzeit entstandenen Verlust nach Maßgabe des § 302 AktG auszugleichen.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2025 an die Zusatzversorgungskasse (ZVK) des Kommunalen Versorgungsverbandes Sachsen, Dresden, Umlagen von 1,6 % und Zusatzbeiträge von 4,86 % (davon 2,4 % Arbeitnehmeranteil) der zusatzversorgungspflichtigen Entgelte aller Beschäftigten geleistet. Die zusatzversorgungspflichtigen Personalaufwendungen betrugen 99.977 TEUR. Die Umlagen und Zusatzbeiträge dienen der mittelfristigen Ausfinanzierung einer Deckungslücke der Zusatzversorgungskasse, die im Zuge der Umstellung auf ein beitragsfinanziertes, kapitalgedecktes Versicherungssystem besteht. Sobald die Ausfinanzierung erreicht ist, soll die Umlage entfallen. Es kann zur Zeit nicht eingeschätzt werden, inwieweit die Versorgungsverpflichtungen für Mitarbeiter nicht gedeckt sind. Sofern zukünftig das Vermögen der ZVK nicht

ausreicht, die übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen, gilt die Subsidiärhaftung durch die LVB. Die LVB macht in Bezug auf eine mögliche Einstandspflicht (mittelbare Pensionsverpflichtung) vom Passivierungswahlrecht nach Art. 28 EGHGB Gebrauch und verzichtet auf deren Bilanzierung.

4.3 Angaben zu den Organen

Der **Geschäftsführung** gehören an:

- Herr Ulf Middelberg,
Geschäftsführer Markt und Finanzen, Sprecher der Geschäftsführung,
- Frau Katrin Lukas,
Geschäftsführerin Personal und Fahrservice, Arbeitsdirektorin,
- Herr Ronald Juhrs (bis 31.10.2025),
Geschäftsführer Technik und Betrieb, Betriebsleiter,
- Herr Toralf Müller (ab 01.10.2025)
Geschäftsführer Technik und Betrieb, Betriebsleiter.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden den Mitgliedern der Geschäftsführung folgende Leistungen gewährt:

	in TEUR						
	Festes Jahres- grund- gehalt	Sonstige Bezüge	Erfolgs- abhängige Vergü- tungen	Gesamt- vergütung	Geleistete Zahlungen im Falle der Beendigung der Tätigkeit (Abfindungen)	Art der Alters- ver- sorgung¹	Alters- versorgung (Beitrags-) Aufwand
Katrin Lukas	180	6	29	215	0	A	18
Ronald Juhrs	183	6	28	217	0	B	7
Toralf Müller	45	2	0	47	0	A	18
Ulf Middelberg ²	0 ²	0	0	0	0		
				479			

¹ A – beitragsorientierte Leistungszusage, B - Zusatzversorgung

² Bezüge vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025 von LVV

Für die Managementleistungen 2025 erfolgte eine Weiterberechnung von der LVV an die LVB in Höhe von 260 TEUR.

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betrugen 499 TEUR. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind 4.660 TEUR zurückgestellt.

Der **Aufsichtsrat** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Anteilseignervertreter	
Torsten Bonew Vorsitzender des Aufsichtsrates	Erster Bürgermeister und Beigeordneter für Finanzen, Stadt Leipzig
Stefan Artmann	Abteilungsleiter Netzbetrieb Strom Netz Leipzig GmbH
Thomas Dienberg	Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau, Stadt Leipzig
Frank Franke ab 21.02.2025	Angestellter Gewerkschaftssekretär IGBCE Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie
Christian Kriegel	Fraktionsgeschäftsführer, AfD-Fraktion Leipzig
Andreas Nowak	Landtagsabgeordneter Sächsischer Landtag
Eric Recke bis 16.02.2026	Landtagsabgeordneter Sächsischer Landtag
Franziska Riekewald	Mitarbeiterin der Geschäftsführung Mobiler Behindertendienst Leipzig e. V.
Danilo Streller ab 16.02.2026	Fraktionsgeschäftsführer BSW Fraktion Leipzig
Michael Weickert	Referent Sächsischer Landtag, Jessica Steiner MdL
Kristina Weyh	Mitarbeiterin Abgeordnetenbüro Dr. Claudia Maicher, MdL
Christopher Zenker bis 21.02.2025	Angestellter Stadt Leipzig

Arbeitnehmervertreter	
Paul Schmidt Aufsichtsrates	Landesbezirksfachbereichsleiter ver.di Landesbezirk SAT
Bernd Beinlich	Fahrlehrer Straßenbahn LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH
Jens Herrmann-Kambach	Betriebsrat Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Bernd Hoffmann	Standortmanager IFTEC GmbH & Co. KG
Uwe Kölle	Busfahrer/Betriebsrat Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
André Luck	Schichtleiter Leitstelle Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Uwe Pohlers bis 28.05.2025	Bereichsleiter Betriebssteuerung Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Katharina Raschdorf	Gewerkschaftssekretärin ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Stefan Röhl ab 30.07.2025	Bereichsleiter Infrastruktur Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Lucas Zahn bis 25.02.2026	Gewerkschaftssekretär ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Holger Zeder	Schienenbahnfahrer Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr folgende Vergütung und Aufwandsentschädigung:

	in EUR	
Anteilseignervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Torsten Bonew		
Vorsitzender des Aufsichtsrates	1.000,00	3.250,00
Stefan Artmann	1.000,00	2.000,00
Thomas Dienberg	1.000,00	2.625,00
Frank Franke	860,27	2.375,00
Christian Kriegel	1.000,00	2.250,00
Andreas Nowak	1.000,00	1.750,00
Eric Recke	1.000,00	2.250,00
Franziska Riekewald	1.000,00	3.000,00
Michael Weickert	1.000,00	2.750,00
Kristina Weyh	1.000,00	2.500,00
Christopher Zenker	142,47	0,00
	10.002,74	24.750,00

in EUR

Arbeitnehmervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Paul Schmidt		
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	2.625,00
Bernd Beinlich	1.000,00	2.250,00
Jens Herrmann-Kambach	1.000,00	2.750,00
Bernd Hoffmann	1.000,00	2.375,00
Uwe Kölle	1.000,00	2.125,00
André Luck	1.000,00	2.750,00
Uwe Pohlers	405,48	750,00
Katharina Raschdorf	1.000,00	1.000,00
Stefan Röhl	424,66	875,00
Lucas Zahn	1.000,00	750,00
Holger Zeder	1.000,00	2.500,00
	9.830,14	20.750,00

4.4 Abschlussprüferhonorar

Auf die Angabe des Gesamthonorars des Abschlussprüfers nach § 285 Nr. 17 HGB wird verzichtet, da sie in dem die Gesellschaft einbeziehenden Konzernabschluss der LVB enthalten sein wird.

4.5 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

Die betroffenen Mitarbeiter der ehemaligen Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig, sowie der LeoBus GmbH, Leipzig, sind ab 1. Januar 2025 im Rahmen eines Betriebsübergangs gemäß § 613a BGB arbeitsrechtlich in der jetzt für die Geschäfte zuständigen LVB beschäftigt.

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (§ 267 Abs. 5 HGB)

	2025	2024
Mitarbeiter Kerngeschäft	1.932	1.200
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	1.458	699
Mitarbeiter Service und Management	262	279
	2.194	1.479

4.6 Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2025 (§ 285 Nr. 11 HGB)

Verbundene Unternehmen

	Abkürzung	Gesell- schafter	Anteil am gezeichneten Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH, Leipzig ¹	LAB	LVB	100,00	200	190
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ¹	LSB	LVB	100,00	1.032	686
LeoBus GmbH, Leipzig ¹	LeoBus	LVB	100,00	2.033	164
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig ²	IFTEC	Siemens ³	50,00	9.006	1.610
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	Stadtwerke ⁴	10,00	28	-30

¹ Ergebnisabführungsvertrag mit der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

² Stimmrechtsmehrheit der Vertreter der LVB im Aufsichtsrat

³ Siemens Mobility GmbH, München

⁴ Stadtwerke Leipzig GmbH, Leipzig

Beteiligungen

	Abkürzung	Gesell- schafter	Anteil am gezeichneten Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
LIB Verwaltungs-GmbH, Leipzig	LIBV	LVB Siemens ¹	50,00	26	1
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) ²	MDV	LVB andere	16,96	477	0
Mobility inside Verwaltungs GmbH ²	MiV	LVB andere	5,00	57	2
Mobility inside Holding GmbH & Co.KG ²	MiH	LVB andere	2,21	2.682	-811
beka GmbH, Köln ²	beka	LVB andere	0,54	1.336	104

¹ Siemens Mobility GmbH, München

² Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024

5 Nachtragsbericht

Die Auswirkungen der kriegerischen Auseinandersetzungen im Nahost Konflikt auf den weiteren Geschäftsverlauf können derzeit noch nicht vollumfänglich eingeschätzt werden. Hieraus ist aktuell eine deutliche Erhöhung der Energiepreise zu beobachten. Inwieweit diese Energiepreisentwicklung wiederholt zu einer erheblichen allgemeinen inflationären Entwicklung führen wird, in deren Folge es auch zu gravierenden Preissprüngen für Materialien und Dienstleistungen kommt, wird nach derzeitiger Einschätzung im Wesentlichen von der Dauer des Konfliktes abhängen. Die Auswirkungen auf den weiteren Geschäftsjahresverlauf werden regelmäßig neu zu bewerten sein.

Weitere Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten und weder in der Gewinn- und Verlustrechnung noch in der Bilanz berücksichtigt sind, liegen nicht vor.

Leipzig, den 31. März 2026

Geschäftsführung

Ulf Middelberg

Katrin Lukas

Toralf Müller

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2025

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2025
	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4.034	70	0	60	4.164
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	20.866	3.416	0	7.476	31.758
3. Geleistete Anzahlungen	11.529	2.763	0	-8.037	6.255
	36.429	6.249	0	-501	42.177
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	168.254	140	2.103	2.025	168.316
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	716.379	11.053	13	22.342	749.761
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	546.388	125	0	92	546.605
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	46.838	143	296	768	47.453
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30.695	2.831	3.690	2.686	32.522
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	124.714	73.620	0	-27.412	170.922
	1.633.268	87.912	6.102	501	1.715.579
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.308	0	0	0	6.308
2. Beteiligungen	537	0	0	0	537
	6.845	0	0	0	6.845
	1.676.542	94.161	6.102	0	1.764.601

Anlage zum Anhang

in TEUR

01.01.2025	Abschreibungen			Buchwerte		
	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
3.240	462	0	0	3.702	462	794
19.030	2.290	0	0	21.320	10.438	1.836
0	0	0	0	0	6.255	11.529
22.270	2.752	0	0	25.022	17.155	14.159
63.942	4.229	1.184	2	66.989	101.327	104.312
409.787	23.801	6	-2	433.580	316.181	306.592
331.732	19.231	0	0	350.963	195.642	214.656
31.640	2.048	296	0	33.392	14.061	15.198
26.369	2.344	3.688	0	25.025	7.497	4.326
0	0	0	0	0	170.922	124.714
863.470	51.653	5.174	0	909.949	805.630	769.798
0	0	0	0	0	6.308	6.308
502	0	0	0	502	35	35
502	0	0	0	502	6.343	6.343
886.242	54.405	5.174	0	935.473	829.128	790.300

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben 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 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 Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der

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

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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende

wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Leipzig, den 2. April 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

pwc digitally
signed by

Werner Horn
Wirtschaftsprüfer

pwc digitally
signed by

ppa. Rene Strobach
Wirtschaftsprüfer



Impressum

Herausgeber
Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Georgiring 3
04103 Leipzig

Tel.: 0341 492-0
verkehrsbetriebe@L.de

www.L.de

Verantwortlich
Ulf Middelberg (Sprecher)
Katrin Lukas
Toralf Müller

PDF-Download
www.L.de/geschaeftsbericht