

Jahresabschluss 2024

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Bilanz zum 31. Dezember 2024

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva	in TEUR	
	31.12.2024	31.12.2023
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	794	846
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizizenzen an solchen Rechten und Werten	1.836	1.859
3. Geleistete Anzahlungen	11.529	8.335
	14.159	11.040
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	104.312	106.614
davon Grundstücke: TEUR 25.774 (Vj.: TEUR 25.765)		
davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: TEUR 77.779 (Vj.: TEUR 79.983)		
davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 760 (Vj.: TEUR 865)		
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	306.592	297.576
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	214.656	223.213
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	15.198	17.161
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.326	4.123
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	124.714	84.266
	769.798	732.953
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.308	6.533
2. Beteiligungen	35	35
	6.343	6.568
	790.300	750.561
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.792	4.795
2. Forderungen gegen Gesellschafter	25.723	29.310
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	12.979	12.399
4. Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen	0	9
5. Sonstige Vermögensgegenstände	15.217	15.653
	59.711	62.166
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	30.471	17.783
	90.182	79.949
C. Rechnungsabgrenzungsposten	880	484
	881.362	830.994

Passiva	in TEUR	
	31.12.2024	31.12.2023
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	394.997	381.321
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.975	4.936
2. Sonstige Rückstellungen	66.669	60.045
	71.644	64.981
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.969	12.358
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	213.145	197.052
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.503	18.253
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.745	1.102
5. Sonstige Verbindlichkeiten	32.045	15.260
davon aus Steuern: TEUR 790 (Vj.: TEUR 467)		
	274.407	244.025
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.173	4.526
	881.362	830.994

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	in TEUR	2024	2023
1. Umsatzerlöse		176.129	160.689
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		3.241	3.074
3. Sonstige betriebliche Erträge		154.274	136.936
davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 94.307 (Vj.: TEUR 77.585)			
		333.644	300.699
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		24.874	33.918
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		164.603	149.567
		189.477	183.485
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter		61.137	43.779
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung			
davon für Altersversorgung: TEUR 2.640 (Vj.: TEUR 1.806)		15.208	10.528
		76.345	54.307
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		54.726	54.402
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse		-25.530	-25.488
		29.196	28.914
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		35.245	30.678
9. Erträge aus Beteiligungen		492	637
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 492 (Vj.: TEUR 637)			
10. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen		1.295	745
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		913	663
davon an verbundene Unternehmen: TEUR 506 (Vj.: TEUR 408)			
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens		0	502
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		965	800
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 0 (Vj.: TEUR 0)			
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		4.998	3.954
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 4.596 (Vj.: TEUR 3.641)			
15. Ergebnis vor Steuern		118	104
16. Ergebnis nach Steuern		118	104
17. Sonstige Steuern		118	104
18. Jahresüberschuss		0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

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	6
2.3	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	10
3	Angaben zum Jahresergebnis	12
4	Ergänzende Angaben	12
4.1	Konzernzugehörigkeit	12
4.2	Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse	13
4.3	Angaben zu den Organen	13
4.4	Abschlussprüferhonorar	17
4.5	Mitarbeiter im Jahressdurchschnitt	18
4.6	Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2024 (§ 285 Nr. 11 HGB)	18
4.7	Angaben nach § 285 Nr. 30a HGB Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung	19
5	Nachtragsbericht	20

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 2024 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 (DMBilG) 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.

Mit Wirkung zum 1. Juli 2024 wurde die Tochtergesellschaft Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig, nach §§ 2 Nr. 1, 46 ff. Umwandlungsgesetz (Verschmelzung durch Aufnahme) auf die Gesellschaft verschmolzen und mit der Eintragung im Handelsregister am 27. Januar 2025 wirksam. Der Ansatz der übergehenden Aktiva und Passiva erfolgte zu fortgeführten Buchwerten (§ 24 Umwandlungsgesetz). Der sich hieraus bei der Gesellschaft ergebende positive Vermögenssaldo (TEUR 128) wurde ergebniswirksam dargestellt.

Die nachfolgende Tabelle gibt die übernommenen Vermögensgegenstände und Schulden wieder; die Übernahme erfolgte rückwirkend zum Stichtag 1. Juli 2024 zu Buchwerten:

Bilanzposition	in TEUR
Anlagevermögen	396
Übrige Aktivposten	2.572
Rückstellungen	1.565
Verbindlichkeiten	1.049

Bedingt durch die Verschmelzung ist die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr nur eingeschränkt möglich.

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

2.1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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, verminderter um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Materialkosten, die Fertigungskosten sowie angemessene Teile der Material- und Fertigungsgemeinkosten und des Werteverzehrs des Anlagevermögens.

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 Wirtschaftsgüter, 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. 12 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 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 Nominalwert bewertet.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten wurden für Ausgaben, soweit sie einen Aufwand 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 1,90 % (Vj.: 1,82 %) 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 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 1,96 % (Vj.: 1,74 %) 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 1,96 % (Vj.: 1,74 %). 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 gebildet, soweit sie einen Ertrag nach dem Bilanzstichtag darstellen.

2.2 Erläuterungen zur Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung des **Anlagevermögens** werden im Anlagenspiegel dargestellt. Im Geschäftsjahr wurden 297 TEUR selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Insgesamt fielen 404 TEUR Entwicklungskosten an.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** von 5.792 TEUR (Vj.: 4.795 TEUR) ergaben sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen mit 2.810 TEUR (Vj.: 2.481 TEUR) aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit 1.762 TEUR (Vj.: 746 TEUR) aus dem Nebengeschäft. Weiterhin sind hier Ausgleichsansprüche von 1.188 TEUR (Vj.: 1.510 TEUR) auf Erstattung von Fahrgeldausfällen gemäß Neuntem Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) enthalten.

Von den **Forderungen gegen Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von 25.723 TEUR (Vj.: 29.310 TEUR) betreffen

- 13 TEUR (Vj.: 32 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 25.710 TEUR (Vj.: 29.278 TEUR) sonstige Forderungen.

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** von 12.979 TEUR (Vj.: 12.399 TEUR) betreffen

- 5.798 TEUR (Vj.: 2.390 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 7.181 TEUR (Vj.: 10.009 TEUR) sonstige Forderungen.

Die **Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, von 0 TEUR (Vj.: 9 TEUR) betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** betragen 15.217 TEUR (Vj.: 15.653 TEUR), davon betreffen 84 TEUR (Vj.: 5.305 TEUR) Forderungen aus Fördermitteln.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen haben sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 58 TEUR (Vj.: 46 TEUR) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** von 880 TEUR (Vj.: 484 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 794 TEUR (Vj.: 846 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.

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

Sonderposten für Investitionszuschüsse	in TEUR	
	2024	2023
Anfangsstand 01.01.	381.321	363.946
Zugänge	39.422	42.881
Abgänge	216	18
Ertragswirksame Auflösung	25.530	25.488
Endstand 31.12.	394.997	381.321

Bei den **Pensionsrückstellungen** von 4.975 TEUR (Vj.: 4.936 TEUR) ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von 24 TEUR 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 66.669 TEUR (Vj.: 60.045) enthalten hauptsächlich Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten (29.756 TEUR), ausstehende Rechnungen (13.725 TEUR), Altlasten (7.391 TEUR), Personalansprüche (4.705 TEUR) sowie Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb von drei Monaten nach dem Stichtag (4.010 TEUR). In den Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten sind vor allem die im Rahmen der vorläufigen Abrechnung ermittelten Rückzahlungsverpflichtungen für das Deutschlandticket für den Bewilligungszeitraum 2023 (5.555 TEUR) sowie für das Überbrückungsprogramm (9.710 TEUR) enthalten.

In den Personalverpflichtungen sind Verpflichtungen von 4.914 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, eingebbracht 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 4.061 TEUR. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten

Schulden beziffert sich ebenfalls auf 4.061 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	Restlaufzeit			in TEUR
	bis zu einem Jahr (31.12.2023)	von einem bis zu fünf Jahren (31.12.2023)	über fünf Jahre (31.12.2023)	Gesamt 31.12.2024 (31.12.2023)
	(31.12.2023)	(31.12.2023)	(31.12.2023)	(31.12.2023)
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.969 (12.358)	0 (0)	0 (0)	15.969 (12.358)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	17.684 (14.678)	69.618 (62.298)	125.843 (120.076)	213.145 (197.052)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.503 (18.253)	0 (0)	0 (0)	8.503 (18.253)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	4.745 (1.102)	0 (0)	0 (0)	4.745 (1.102)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	32.045 (15.260)	0 (0)	0 (0)	32.045 (15.260)
	78.946 (61.651)	69.618 (62.298)	125.843 (120.076)	274.407 (244.025)

Sämtliche Verbindlichkeiten sind besichert.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von 213.145 TEUR (Vj.: 197.052 TEUR) betreffen mit

- 12 TEUR (Vj.: 6 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 213.133 TEUR (Vj.: 197.046 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten.

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** (8.503 TEUR, Vj.: 18.253 TEUR) betreffen mit

- 6.014 TEUR (Vj.: 12.650 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 2.489 TEUR (Vj.: 5.603 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, (4.745 TEUR, Vj.: 1.102 TEUR) betreffen, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** (32.045 TEUR, Vj.: 15.260 TEUR) werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus größtenteils noch nicht verwendeten Fördermitteln von 25.353 TEUR (Vj.: 8.716 TEUR) ausgewiesen.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** von 4.173 TEUR (Vj.: 4.526 TEUR) enthält im Wesentlichen das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von 3.862 TEUR.

2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** im Geschäftsjahr 2024 betragen 176.129 TEUR (Vj.: 160.689 TEUR) und setzen sich wie folgt zusammen:

	in TEUR	
	2024	2023
Verkehrserlöse	142.915	132.757
davon: Linieneinnahme	103.387	108.679
davon: Ausgleichszahlungen	34.835	20.127
davon: Weitere Verkehrserlöse	4.693	3.951
Leistungen für die Unternehmen der LVB-Gruppe	30.298	26.393
Übrige Umsatzerlöse	2.916	1.539
	176.129	160.689

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 zugewiesen. 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 1.555 TEUR seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit 16.911 TEUR Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr, mit 3.504 TEUR die Erstattungen für

Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß Sozialgesetzbuch Neuntes Buch sowie mit 14.419 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 698 TEUR. Die Umsätze wurden größtenteils im Inland erzielt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 154.274 TEUR (Vj.: 136.936 TEUR) beinhalten im Wesentlichen:

- 90.600 TEUR Erträge aus Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag mit der LVV und der Stadt Leipzig,
- 35.500 TEUR Erträge aus Ausgleich Mehrkosten ÖPNV,
- 7.783 TEUR Erträge aus Auflösung von Rückstellungen,
- 6.184 TEUR Erträge aus Fördermitteln,
- 5.700 TEUR Erträge aus Regionalisierungsmitteln Bund,
- 3.707 TEUR Erträge aus weiteren Verkehrsleistungsfinanzierungsvereinbarungen,
- 1.927 TEUR Erträge aus Schadenersatzleistungen und Versicherungsleistungen,
- 43 TEUR Erträge aus Abgang von Anlagevermögen und
- 762 TEUR übrige periodenfremde Erträge.

Der **Materialaufwand** von 189.477 TEUR (Vj.: 183.485 TEUR) beinhaltet 49 TEUR periodenfremde Erträge.

Der **Personalaufwand** von 76.345 TEUR (Vj.: 54.307 TEUR) beinhaltet 24 TEUR periodenfremde Personalaufwendungen.

Die **Abschreibungen** betragen im Geschäftsjahr 54.726 TEUR (Vj.: 54.402 TEUR), davon 129 TEUR außerplanmäßig. Gegenläufig beträgt die **Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse** 25.530 TEUR (Vj.: 25.488 TEUR), davon 15 TEUR außerplanmäßig. Die außerplanmäßigen Abschreibungen resultieren aus der Überbauung von Bauvorhaben.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 35.245 TEUR (Vj.: 30.678 TEUR) enthalten 189 TEUR Aufwendungen aus Abgang von Anlagevermögen und 210 TEUR übrige periodenfremde Aufwendungen.

Im Posten **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** von 913 TEUR (Vj.: 663 TEUR) sind 275 TEUR (Vj.: 146 TEUR) für Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen und periodenfremde Zinserträge von 10 TEUR enthalten.

Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens von 0 TEUR (Vj.: 502 TEUR) wurden in 2024 nicht vorgenommen.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** von 965 TEUR (Vj.: 800 TEUR) berücksichtigen die von den LVB zur Finanzierung des laufenden Betriebes an den MDV gezahlten Beträge.

Der Posten **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** von 4.998 TEUR (Vj.: 3.954 TEUR) schließt 70 TEUR (Vj.: 50 TEUR) für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

3 Angaben zum Jahresergebnis

Der Jahresgewinn von 170,11 EUR wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die LVV abgeführt. Die LVB schließt das Geschäftsjahr 2024 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 2024 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 2024 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von 119.912 TEUR. Im Jahr 2025 ist ein Betrag von 109.163 TEUR fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von 107.403 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 151.686 TEUR, davon 3.382 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beinhaltet Investitionsverpflichtungen von 144.176 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 2025 beträgt circa 874 TEUR.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2024 an die Zusatzversorgungskasse 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 46.704 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.

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,
Geschäftsführer Technik und Betrieb, Betriebsleiter.

Im Geschäftsjahr 2024 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	Art der Alters- versorgung ver- sorgung ¹	Alters- (Beitrags-) Aufwand der Tätigkeit (Abfindungen)
Katrin Lukas	180	6	29	215	0	A	18
Ronald Juhrs	220	6	30	256	0	A+B	39
Ulf Middelberg ²	0 ²	0	0	0	0		
				471			

¹ A – beitragsorientierte Leistungszusage, B - Zusatzversorgung

² Bezüge vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 von LVV

Für die Managementleistungen 2024 erfolgte eine Weiterberechnung von der LVV an die LVB in Höhe von 309 TEUR.

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betrugen 380 TEUR. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind 4.975 TEUR zurückgestellt.

Der **Aufsichtsrat** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Anteilseignervertreter	
Torsten Bonew	Erster Bürgermeister und Beigeordneter für Finanzen, Stadt Leipzig
Vorsitzender des Aufsichtsrates	
Thomas Dienberg	Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau, Stadt Leipzig
Franziska Riekewald	Mitarbeiterin der Geschäftsführung Mobiler Behindertendienst Leipzig e.V.
Andreas Nowak	Landtagsabgeordneter
ab 5. November 2024	Sächsischer Landtag
Konrad Riedel	Rentner
bis 5. November 2024	
Stefan Artmann	Abteilungsleiter Netzbetrieb Strom, Netz Leipzig GmbH
ab 5. November 2024	
Eric Recke	parlamentarisch-wissenschaftlicher Berater, BSW Fraktion im Sächsischen Landtag
ab 5. November 2024	
William Grosser	Rentner
bis 5. November 2024	
Christian Kriegel	Fraktionsgeschäftsführer, AfD-Fraktion Leipzig
Michael Schmidt	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat Leipzig
bis 5. November 2024	
Kristina Weyh	Mitarbeiterin Abgeordnetenbüro Dr. Claudia Maicher, MdL
Michael Weickert	Referent Sächsischer Landtag, Jessica Steiner MdL
Frank Franke	Angestellter Gewerkschaftssekretär ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
ab 21. Februar 2025	
Christopher Zenker	Regionalgeschäftsführer, SPD Sachsen
bis 21. Februar 2025	

Arbeitnehmervertreter

Paul Schmidt	Landesbezirksfachbereichsleiter,
Stellvertretender Vorsitzender	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, LeoBus GmbH
André Luck	Schichtleiter Leitstelle, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Uwe Pohlers	Bereichsleiter Betriebssteuerung, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Katharina Raschdorf	Gewerkschaftssekretärin, ver.di
Lucas Zahn	Gewerkschaftssekretär, ver.di
Holger Zeder	Schienenbahnfahrer, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

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

Anteilseignervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder	in EUR
Torsten Bonew			
Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	1.750,00	
Stefan Artmann	166,67	250,00	
Thomas Dienberg	1.000,00	1.375,00	
William Grosser	916,67	1.375,00	
Christian Kriegel	1.000,00	1.250,00	
Andreas Nowak	166,67	250,00	
Eric Recke	166,67	250,00	
Konrad Riedel	916,67	1.500,00	
Franziska Riekewald	1.000,00	1.750,00	
Michael Schmidt	916,67	1.375,00	
Michael Weickert	1.000,00	1.625,00	
Kristina Weyh	1.000,00	1.375,00	
Christopher Zenker	1.000,00	1.250,00	
	10.250,02	15.375,00	

Arbeitnehmervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder	in EUR
Paul Schmidt			
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	1.250,00	
Bernd Beinlich	1.000,00	1.125,00	
Jens Herrmann-Kambach	1.000,00	1.750,00	
Bernd Hoffmann	1.000,00	1.750,00	
Uwe Kölle	1.000,00	875,00	
André Luck	1.000,00	1.625,00	
Uwe Pohlers	1.000,00	1.625,00	
Katharina Raschdorf	1.000,00	750,00	
Lucas Zahn	1.000,00	1.250,00	
Holger Zeder	1.000,00	1.625,00	
	10.000,00	13.625,00	

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 LVV enthalten sein wird.

4.5 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

Die betroffenen Mitarbeiter der ehemaligen Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig, sind ab 1. Januar 2025 im Rahmen eines Betriebsübergangs gemäß § 613a BGB arbeitsrechtlich in der jetzt für die Geschäfte zuständigen LVB beschäftigt. In der unten dargestellten Mitarbeiterkapazität des Berichtsjahres wurden diese bereits mit Eintritt der wirtschaftlichen Wirkung zum 1. Juli 2024 bei der Gesellschaft abgebildet.

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (§ 267 Abs. 5 HGB)

	2024	2023
Mitarbeiter Kerngeschäft	1.200	605
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	699	298
Mitarbeiter Service und Management	279	260
	1.479	865

4.6 Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2024

(§ 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	180
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ¹	LSB	LVB	100,00	1.032	227
LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig ^{1,2}	LTB	LVB	-	-	-
Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig ^{1,3}	LSVB	LVB	-	-	-
LeoBus GmbH, Leipzig ¹	LeoBus	LVB	100,00	2.033	496
		LVB			
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig ⁴	IFTEC	Siemens ⁵	50,00	8.867	1.470
		LVB			
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	Stadtwerke ⁶	10,00	58	0

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

² Mit Wirkung zum 1. Juli 2024 wurde der Geschäftsbereich Kfz-Werkstatt der LTB als Ganzes auf die LeoBus GmbH im Wege der Abspaltung zur Aufnahme

Aufnahme gemäß § 123 Abs. 2 Nr. Umwandlungsgesetz übertragen und das nach Abspaltung verbleibende Vermögen der LTB nach §§ 2 Nr. 1, 46 ff.

Umwandlungsgesetz (Verschmelzung durch Aufnahme) auf die LSB verschmolzen; beide Vorgänge wurden mit der Eintragung im Handelsregister am 27. Januar 2025 wirksam. Der Ansatz der übergehenden Aktiva und Passiva (Eigenkapital: TEUR 828) erfolgte jeweils zu fortgeführten Buchwerten (§ 24 Umwandlungsgesetz).

³ Mit Wirkung zum 1. Juli 2024 wurde die LSVB nach §§ 2 Nr. 1, 46 ff. Umwandlungsgesetz (Verschmelzung durch Aufnahme) auf die LVB verschmolzen, was mit der Eintragung im Handelsregister am 27. Januar 2025 wirksam wurde. Der Ansatz der übergehenden Aktiva und Passiva (Eigenkapital: TEUR 354) erfolgte zu fortgeführten Buchwerten (§ 24 Umwandlungsgesetz).

⁴ Stimmrechtsmehrheit der Vertreter der LVB im Aufsichtsrat

⁵ Siemens Mobility GmbH, München

⁶ Stadtwerke Leipzig GmbH, Leipzig

Beteiligungen	Abkürzung	Gesell-schafter	Anteil am gezeichneten Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
LIB Verwaltungs-GmbH, Leipzig	LIVB	Siemens ¹	50,00	26	1
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) ²	MDV	andere	16,96	477	0
Mobility inside Verwaltungs GmbH ²	MiV	andere	5,00	55	1
Mobility inside Holding GmbH & Co.KG ²	MiH	andere	2,21	3.478	-15.643
beka GmbH, Köln ²	beka	andere	0,47	1.285	110

¹ Siemens Mobility GmbH, München² Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023

4.7 Angaben nach § 285 Nr. 30a HGB Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung

Der übergeordnete LVB-Konzern fällt in den Anwendungsbereich der Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung („Pillar 2“). Die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung sind mit Wirkung zum 28. Dezember 2023 in Deutschland in Form des Mindeststeuergesetzes (MinStG) in Kraft getreten. Das MinStG gilt erstmals für Geschäftsjahre, die nach dem 30. Dezember 2023 beginnen. Gemäß MinStG ist eine Ergänzungssteuer für jede Jurisdiktion zu zahlen, die einen effektiven Steuersatz unter 15 % aufweist.

Die LVB ist Teil einer Mindeststeuergruppe i. S. v. § 3 Abs. 1 MinStG, für welche die LVB Gruppenträger i. S. v. § 3 Abs. 3 MinStG ist. Für diese Mindeststeuergruppe ist für 2024 für Deutschland auf Basis der sog. CbCR Safe Harbour Regelungen (§ 84 MinStG) nicht mit einer Steuerbelastung (nationale Ergänzungssteuer) nach dem Mindeststeuergesetz zu rechnen und mithin ist die LVB der LVB nicht zum Ausgleich für etwaige Ergänzungssteuerbeträge verpflichtet.

5 Nachtragsbericht

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.

Aus einer Pressemitteilung vom 7. April 2025 geht hervor, dass die Heiterblick GmbH einen Antrag beim Amtsgericht Leipzig zur Eröffnung eines Eigenverwaltungsverfahrens eingereicht hat. Die LVB hatten den Auftrag für zunächst 25 Straßenbahnen vom Typ NGT12+ im Jahr 2020 ausgeschrieben und ein Konsortium um die HeiterBlick GmbH den Zuschlag erhalten. Aktuell ist davon auszugehen, dass sich das Risiko wesentlicher Verzögerungen oder eines Lieferantenausfalls nicht materialisiert und das von der Heiterblick GmbH eingeleitete Verfahren die Chance einer Neuordnung des Unternehmens bietet und sich unser Neufahrzeugprojekt weiter stabilisiert und realisiert wird.

Darüber hinausgehende 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 11. April 2025

Geschäftsführung

Ulf Middelberg

Katrin Lukas

Ronald Juhrs

Diese Seite bleibt aus drucktechnischen Gründen leer.

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2024

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	01.01.2024	Zugänge	Zugänge aus Verschmelzung	Abgänge	Umbu- chungen	Abgänge aus Verschmelzung	Anschaffungs- und Herstellungskosten 31.12.2024
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	3.392	297	0	0	345	0	4.034
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	20.218	487	6	880	1.035	0	20.866
3. Geleistete Anzahlungen	8.335	4.364	0	15	-1.155	0	11.529
	31.945	5.148	6	895	225	0	36.429
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	165.704	472	737	56	1.397	0	168.254
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	696.508	4.585	0	12.449	27.735	0	716.379
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	546.550	11.927	0	12.222	133	0	546.388
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	50.171	61	0	3.594	200	0	46.838
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30.741	1.948	118	2.228	116	0	30.695
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	84.266	70.343	0	89	-29.806	0	124.714
	1.573.940	89.336	855	30.638	-225	0	1.633.268
III. Finanzanlagen							
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.533	0	911	0	0	1.136	6.308
2. Beteiligungen	537	0	0	0	0	0	537
	7.070	0	911	0	0	1.136	6.845
	1.612.955	94.484	1.772	31.533	0	1.136	1.676.542

01.01.2024	Zugänge	Zugänge aus Verschmelzung	Abgänge	Umbu- chungen	Abschreibungen 31.12.2024	Buchwerte	
						31.12.2024	31.12.2023
2.546	694	0	0	0	3.240	794	846
18.359	1.531	6	866	0	19.030	1.836	1.859
0	0	0	0	0	0	11.529	8.335
20.905	2.225	6	866	0	22.270	14.159	11.040
59.090	4.519	353	20	0	63.942	104.312	106.614
398.932	23.277	0	12.422	0	409.787	306.592	297.576
323.337	20.615	0	12.220	0	331.732	214.656	223.213
33.010	2.224	0	3.594	0	31.640	15.198	17.161
26.618	1.866	107	2.222	0	26.369	4.326	4.123
0	0	0	0	0	0	124.714	84.266
840.987	52.501	460	30.478	0	863.470	769.798	732.953
0	0	0	0	0	0	6.308	6.533
502	0	0	0	0	502	35	35
502	0	0	0	0	502	6.343	6.568
862.394	54.726	466	31.344	0	886.242	790.300	750.561

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

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
2.1.1	Rahmenbedingungen für die Kunden und Erlösseite	5
2.1.2	Rahmenbedingungen für die Kostenseite	6
2.2	Geschäftsverlauf	8
2.3	Ertragslage	10
2.4	Finanzlage	12
2.5	Vermögenslage	14
2.6	Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik	14
2.7	Investitionen	16
3	Risiko-, Chancen- und Prognosebericht	18
3.1	Risikobericht	18
3.2	Chancenbericht	19
3.3	Prognosebericht	20
4	Erklärung zur Unternehmensführung	24

Anlagen zum Lagebericht

1 Kennzahlen und sonstige Angaben

1 Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH gestalten den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Stadt Leipzig und sorgen für eine Anbindung an die S-Bahn sowie für die Verkehrsangebote in den angrenzenden Landkreisen. Dabei werden unternehmerische Entscheidungen gemäß ihrem gesellschaftsrechtlichen Auftrag unter Berücksichtigung verkehrspolitischer, wirtschaftlicher und finanzieller Ziele, ökologischer Aspekte und sozialer Grundsätze getroffen. Die LVB stellen mit ihren Angeboten eine attraktive und umweltschonende Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) dar. Wir sind DER kommunal integrierte multimodale Mobilitätsdienstleister in Leipzig. Für die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der wachsenden Stadt Leipzig bietet die LVB maßgeschneiderte Mobilität mit Straßenbahn, Bus und Flexa (On-Demand-Verkehr) sowie integrierte inter- und multimodale Angebote an. Darüber hinaus werden Zusatz- und Ergänzungsverkehre als Erweiterung zum Linienverkehr auf der Grundlage gesonderter Beauftragungen erbracht. Ergänzt wird das Verkehrsangebot durch umfassende Mobilitätsinformationen, auch für andere Anbieter, und die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Zusammenarbeit mit den Leipziger Stadtwerken.

Der öffentliche Auftrag der LVB basiert auf der historisch gewachsenen Verbundenheit der Leipziger Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Straßenbahn: Vor über 150 Jahren nahm die Pferdebahn ihren Betrieb auf; seitdem rollt die Straßenbahn durch Leipzig – schon über ein Jahrhundert elektromobil. Mit der Grundsatzentscheidung der Ratsversammlung vom 27. September 2018 zum Nachhaltigkeitsszenario wurde die Basis geschaffen, den komplexen Fragestellungen der zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt zu begegnen. Maßgeblich für den ÖPNV in Leipzig ist die am 18. Dezember 2019 beschlossene zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig. Am 9. Februar 2022 wurde vom Stadtrat ein für die Zukunft der LVB wegweisender Beschluss gefasst: Die LVB ist und bleibt bis 2044 DER Mobilitätsdienstleister für die Stadt Leipzig. Der den Rechtsrahmen in dieser Zielstellung widerspiegelnde öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA), der zum 27. Juli 2022 wirksam wurde, enthält auch Regeln für die zukünftige Finanzierung, um die Ziele der Stadt im Rahmen der Mobilitätsstrategie umzusetzen. Die wachsende Stadt Leipzig strebt auch ein Wachstum des ÖPNV – vor allem im Verhältnis zum Motorisierten Individualverkehr – an.

Die Leipziger Gruppe (L-Gruppe) wird über eine Erhöhung des Beitrags aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (VLFV) weiterhin vorrangig den öffentlichen Finanzierungsanteil der LVB übernehmen. In der L-Gruppe sorgt die LVB, gemeinsam mit den Leipziger Stadtwerken und den Leipziger Wasserwerken dafür, dass täglich für alle Menschen in der Region Wasser, Energie und Mobilität verfügbar sind. Die Stadt erwartet zudem marktfähige Kosten, sichert die Finanzierung jedoch ab, falls dies konzernintern nicht möglich sein sollte.

Neben dem VLFV ist vor allem die Linieneinnahme die Haupteinnahmequelle der LVB. Daneben stehen Finanzierungs- und Förderinstrumente des Bundes, des Landes, der Kommune und der Aufgabenträger zur Verfügung.

Auf Bundesebene erfolgt die Finanzierung und Förderung über das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsförderungsgesetz – GVFG) und in geringerem Umfang auch über das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG). In Sachsen werden diese Regionalisierungsmittel (RegMittel) über die fünf Zweckverbände zu einem kleinen Anteil an die Kommunen weitergereicht. Es entsteht aber für die rein kommunalen Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)-

Unternehmen dadurch das Risiko, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vorrangig finanziert und der ÖSPV nicht adäquat beteiligt wird. Hinzu kommt die aktuell notwendige Haushaltssolidierung des Freistaates Sachsen. Ziel muss es sein, mindestens den Status Quo des Beitrages, der durch den Freistaat Sachsen in den letzten Jahren erbracht wurde, zu erhalten.

1.2 Ziele und Strategien

Die LVB ermöglicht mit ihrer Strategie MobiLE die Umsetzung der städtischen Nachhaltigkeitsziele und Ratsbeschlüsse zur Mobilität in Leipzig. Die Ziele und die Strategie werden im jährlichen Wirtschafts- und Mittelfristplan konkretisiert. Ziel von MobiLE ist es, über Wachstumsimpulse die Mobilitätsstrategie der Stadt Leipzig umzusetzen und die Zukunftsfähigkeit und Krisenresilienz des Unternehmens zu erhöhen, die gesellschaftliche Entwicklung abzubilden sowie technische und nachfragebezogene Entwicklungen aufzugreifen. Aus der Unternehmensstrategie der LVB ergeben sich insbesondere folgende Handlungsfelder:

Das Handlungsfeld **Stadt und Region** befasst sich mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans und der Zusammenarbeit mit der Stadt Leipzig, der Leipziger Gruppe und der Region. Mit der Erteilung des ÖDA wurde hierbei ein wesentlicher Meilenstein bereits erreicht. Zudem sollen die Verkehrsverträge mit den Landkreisen weiterentwickelt und die Verkehrsförderung durch Bund, Land und Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) ausgebaut werden. Darüber hinaus wird eine Festigung der Partnerschaften mit den großen sächsischen Straßenbahnunternehmen angestrebt.

Im Zentrum des Handlungsfeldes **Markt** stehen die Kundengewinnung und -bindung und die bedarfsgerechte Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse in der wachsenden Stadt und im stadtnahen Umland. Hierbei spielt die Begrenzung des Handlungsspielraums bei den Einnahmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets (DT), aber auch dessen perspektivisch unsichere Situation als politisch gesetzter Rahmen eine wichtige Rolle. Das mit Stadtratsbeschluss vom 13. Dezember 2023 verabschiedete Angebotskonzept „Linienetz der Zukunft“ ist Ausdruck der Ziele des Nahverkehrsplans und des Nachhaltigkeitsszenarios und wird kurzfristig zur maßgeblichen Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Leipzig eingeführt. Damit wird an die historische Entwicklung des gewachsenen, leistungsstarken Netzes in Leipzig angeknüpft und es in langfristiger Perspektive seit Jahrzehnten erstmalig wieder substantielle Netzerweiterungen geben, die gemeinsam mit der Aufgabenträgerin Stadt Leipzig vorangetrieben werden. Kern wird auch die Betrachtung von „Mobility as a Service“ sein. Die bereits bestehende Mobilitätsplattform „LeipzigMOVE“ soll weiterentwickelt und die Zusammenarbeit mit Partnern intensiviert werden. Nicht zuletzt genießt die Digitalisierung von Kundenbeziehungen zum Beispiel in Form von Check-In-Systemen eine hohe Priorität.

Im Handlungsfeld **Assets und Produktion** sind unter Nutzung geeigneter Technologien moderne und leistungsfähige Infrastrukturen zu schaffen. Ein strategischer Schwerpunkt ist die *Umstellung im Busbereich auf emissionsfreie Fahrzeuge*. Damit geht die weitere Modernisierung der Liegenschaften einher. Eine weitere Herausforderung ist unser Beschaffungsprojekt für die neuen *Stadtbahnhofsfahrzeuge XXL Plus*. Das ist im aktuellen Marktumfeld äußerst anspruchsvoll. Die Anlieferung erster Fahrzeuge ist für 2025 zu erwarten. Einen elementaren Stellenwert hat zudem das bereits in Umsetzung befindliche Maßnahmenpaket „*Basismodul Modernisierung Hauptachsen*“, das Teil des „Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“ ist. Mit diesem Programm wird die vorhandene Netzinfrastruktur modernisiert und weiter für einen Einsatz kapazitätsstarker 2,40-Meter breiter Fahrzeuge ab dem Jahr 2026 ertüchtigt und gemeinsam mit der Stadt Leipzig und den Stadt- und Wasserwerken öffentlicher Raum zukunftsfähig modernisiert. Gleichzeitig wird mit diesem Paket die vollständige Barrierefreiheit im Straßenbahnnetz hergestellt. Die Modernisierung der Hauptachsen

ist zudem ein zentrales Element zur Beschleunigung und Qualitätsverbesserung des ÖPNV und zur Vorbereitung zukünftiger Netzerweiterungen.

Mit der Personalstrategie **#Zukunft.HR.LVB**, in der sich die **Arbeitswelt 4.0** einordnet, sieht die LVB den demografischen Wandel als Chance, um Mitarbeitende zu gewinnen, zu binden und zu entwickeln, die Attraktivität als Arbeitgeber zu erhöhen und die Mitarbeiterzufriedenheit zu verbessern. Ziel ist es, die Arbeitswelt und attraktive Beschäftigungsbedingungen zeitgemäß und digital zu gestalten und Mitarbeitende in ihren digitalen Kompetenzen zukunftsgerichtet zu entwickeln.

Das Arbeitgebermarketing und Rekruiting sind dabei elementare Bestandteile für die Wachstumsstrategie und ebenso die Weiterentwicklung attraktiver Beschäftigungsbedingungen sowie zukunftsorientierte Personal- und Führungskräfteentwicklungsangebote mit einem zeitgemäßen Talentmanagement und einer Feedbackkultur durch regelmäßige Befragung der Beschäftigten. Die Berufsausbildung ist eine wichtige Zukunftsbasis für die Leipziger Verkehrsbetriebe im Rahmen des demografischen Wandels und wird zukunftsorientiert mit einer modernen Berufsausbildungslandschaft vor dem Hintergrund der digitalen Transformation weiterentwickelt.

Die in 2023 initiierte **Digitalstrategie** für die LVB-Gruppe wurde eingeführt und im Berichtsjahr mit zahlreichen Projekten, z. B. Datenplattform, fraud detection (Betrugserkennung), weiterentwickelt.

Der ÖPNV stellt bereits eine umweltschonende Alternative zum Motorisierten Individualverkehr dar; umso wichtiger ist also sein nachhaltiger Ausbau. Mit dem Handlungsfeld Umwelt/Ressourcen sollen z. B. auch Energieoptimierungsziele umgesetzt werden. Die Erreichung der Dekarbonisierung soll bis 2040 gelingen.

Abgerundet werden diese strategischen Handlungsfelder durch die fortlaufende Weiterentwicklung der **Steuerung der Unternehmensgruppe**. Die strategischen Ziele können nur erreicht werden, wenn alle Unternehmensbereiche effektiv und effizient gesteuert werden. Das Produktivitätsprogramm mit dem in 2024 begonnenen Projekt Wertstrom leistet hierfür einen wichtigen Beitrag.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Nachdem sich im Jahr 2023 branchenweit eine schrittweise Erholung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gegenüber dem erheblichen Einbruch in den Pandemiejahren zeigte, setzte sich diese Entwicklung in 2024 fort. Die durch die Pandemie- und Lock-Down-Zeit entstandenen ökonomischen Verwerfungen wirken in Folge von Verknappungen und Lieferkettenstörungen weiter fort und werden durch die internationale Kriegs- und Krisenlage sowie Unsicherheit in vielen Branchen europäischer Wirtschaftszweige verstärkt. Entlang der Wertschöpfungsketten bleiben infolgedessen starke Preissteigerungen beobachtbar.

Die deutsche Wirtschaft war in 2024 das zweite Jahr in Folge von einer Rezession geprägt. Trotz einer unter den Durchschnitten der letzten drei Jahre liegenden Inflationsrate und gestiegenen Reallöhnen blieb der erwartete Konsumaufschwung infolge mangelnder Nachfrage der Verbraucher aus. Auch im Investitionsverhalten der Unternehmen zeigte sich eine starke Zurückhaltung. Die weiterhin hohen Energie-, Material-, Personal- und erhöhten Finanzierungskosten wirkten dabei deutlich konjunkturschwächend. Außerdem trug und trägt die unklare Entwicklung der wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen zur weiteren Verunsicherung von Verbrauchern und Unternehmen bei.

Mit Blick auf die Umsetzung der Verkehrswende als gesamtstaatliche Aufgabe, werden die Rahmenbedingungen für kommunale ÖPNV-Unternehmen durch Entscheidungen der unterschiedlichen Ebenen geprägt. Da EU, Bund und Land Ziele setzen (z. B. Clean Vehicles Directive), sind sie auch verantwortlich, die Umsetzung mitzufinanzieren.

Insgesamt verzeichneten die öffentlichen Haushalte in Deutschland im Jahr 2024 aufgrund der makroökonomischen Verwerfungen eine negative Entwicklung. Investitionen im ÖPNV werden zwar vorrangig – aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen (wie dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) – finanziert. Dennoch bleiben im Zuge von politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen Unsicherheiten bestehen, die auch die Verkehrsbranche berühren und insbesondere bei Fördermöglichkeiten – außerhalb der gesetzlich verankerten ÖPNV-Finanzierung – zu erwarten sind. Mindestens ebenso groß ist der Handlungsbedarf zur Finanzierung der Betriebskosten.

Zwar enthält der am 17. Dezember 2024 unterzeichnete Koalitionsvertrag der neuen sächsischen Staatsregierung eine Anerkennung der sich abzeichnenden Finanznot der Kommunen und ein klares Statement zur ÖPNV-Finanzierung und dem Deutschlandticket. Die konkrete Untersetzung mit Sicht auf die zu erwartende, weiter verschlechternde Haushaltsslage des Freistaates ist offen und aktiv zu erarbeiten.

Der deutschlandweit umkämpfte Arbeitnehmermarkt und der anhaltende Fachkräfteengpass stellen auch für den ÖPNV-Bereich weiterhin besondere Herausforderungen dar. Die LVB-Gruppe wirkt den vorgenannten Herausforderungen durch ihre gezielte Arbeitgebermarketing- und Rekrutierung-Aktivitäten proaktiv entgegen. Die gemeinsam mit den Mitarbeitenden der LVB-Gruppe erarbeitete Jobvielfältigkeitskampagne "Mensch.LVB" hat deutlich die Sichtbarkeit und Wahrnehmung der LVB und ihrer Tochterunternehmen als attraktiver und vielseitiger Arbeitgeber verbessert sowie mittlerweile in den letzten Jahren zur Verdoppelung der Einstellungen in der LVB-Gruppe, und beim Fahrpersonal sogar zu einer Verdreifachung der Einstellungen, gegenüber dem Jahr 2022 beigetragen.

2.1.1 Rahmenbedingungen für die Kunden und Erlösseite

Im Sinne der Unternehmensstrategie „MobiLE“ besteht als zentrale Chance für die LVB, die Erschließung von Potenzialen im Markt der LVB als DER Mobilitätsdienstleister. Neben der Partizipation an der Entwicklung in der wachsenden Stadt Leipzig können Änderungen im Verkehrsverhalten herbeigeführt und genutzt werden.

Im Nahverkehr wurde in Leipzig bei den Fahrgastzahlen im Jahr 2024 das Niveau des Vorjahres um rund 9 Prozent übertroffen und das erfolgreichste Jahr seit den 1990er Jahren erzielt. Im Abschnitt Geschäftsverlauf wird dazu detailliert ausgeführt.

Das durch den Stadtrat beschlossene Angebotskonzept „Liniennetz der Zukunft“ ist unternehmerische Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans und des Nachhaltigkeitsszenarios und wird zur maßgeblichen Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Leipzig eingeführt. Eine große Chance besteht für die LVB darin, dass die sich zu den Nachhaltigkeits- und Mobilitätszielen bekennende Stadt Leipzig sowie die Leipziger Gruppe die LVB auch weiterhin stark unterstützen. So hat der Leipziger Stadtrat in seinen Sitzungen vom 20. Juni und 18. Dezember 2024 mit jeweils einem über alle Fraktionen hinweg einstimmigen Beschluss seine Zustimmung für die Anhebung des Gesamtfinanzierungsbeitrags gemäß VLFV der Jahre 2024 und 2025 erteilt. Die vorgenannten Entscheidungen des alten und auch des im Juni 2024 neu gewählten Stadtrates stellen einen wichtigen Impuls und ein klares Bekenntnis zum erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die LVB dar. Weitere ermutigende

Schritte waren die durch den Stadtrat beschlossenen Kompensationen und Zuschüsse für 2023 und 2024 zum Ausgleich von entstandenen Mindereinnahmen und Mehraufwendungen. Die damit einhergehende finanzielle Absicherung wirkte sich dabei positiv auf die Umsetzung der Maßnahmen der vorgenannten Angebotskonzeption und der Beschäftigungsbedingungen für die Mitarbeitenden aus. Mit Blick auf die Stadt Leipzig ist damit zu konstatieren, dass die kommunale Seite in Vorleistung für die Finanzierungsverantwortung des Bund- und Länderanteils der Verkehrswende gegangen ist. Die sich verschärfende Haushaltsslage der Kommunen, die auch die Stadt Leipzig betrifft, wird zukünftig den finanziellen Spielraum im städtischen Haushalt in dieser Hinsicht allerdings einschränken.

Bund und Länder nehmen bisher nicht angemessen ihre finanzielle Verantwortung für den von ihnen geschaffenen Anforderungsrahmen wahr. Mit Blick auf Bundestagswahl und eine neue Regierung arbeitet die Branche im VDV und mit ihr die LVB daran, die Lasten für die Kommunen und die zumeist kommunalen Verkehrsunternehmen zu reduzieren.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist die systematische Abkopplung der Fahrpreis- von der Kostenentwicklung, die durch Festpreisangebote wie das Bildungsticket und die Etablierung des Deutschlandtickets eingeleitet wurde. Abgesehen von geringen Stimulationseffekten bei neuer Nachfrage verhindert die „Preisobergrenze“ („Flatrate“) die wirtschaftliche Beteiligung der Verkehrsunternehmen am Erfolg von Fahrtensteigerungen. Den wachsenden Betriebskosten, welche die Unternehmen zur Leistungserbringung kompensieren müssen, wird dabei nicht in der Gestalt auskömmlicher Ausgleichszahlungen Rechnung getragen. So sind bspw. gemäß Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2024 (DTFinVO2024) die zur Verfügung stehenden Mittel zur Vorauszahlung für 2025 um die Hälfte gegenüber 2024 reduziert worden. Parallel dazu sind Kostensteigerungen durch Tarifabschlüsse bzw. externe Preisentwicklungen entstanden. Zur Sicherung der vereinbarten Verkehrsleistung sind diese Betriebskosten jedoch unumgänglich.

Die oben dargestellte Entwicklung führt zu einer erheblichen finanziellen Belastung, welche die Stadt Leipzig und die Leipziger Gruppe für die LVB als auch die LVB selbst abfedern müssen. Dies kann auch die Preiserhöhung des DT ab 1. Januar 2025 auf 58 EUR pro Monat nicht kompensieren. Infolge der zugrundeliegenden Ausgleichsmechanik führen diese Mehreinnahmen zu einer Reduzierung des Ausgleiches, sodass sich daraus, für die LVB kein wirtschaftlicher Vorteil ergibt. Die grundsätzliche Klärung zur Finanzierung des ÖPNV bleibt somit weiterhin offen.

Angesichts des gesetzlich gegebenen Rahmens bezüglich der erhöhten Auszahlung von Regionalisierungsmitteln vom Bund an die Länder besteht eine weitere Chance darin, die bereits für die Mittel 2022, 2023 und 2024 angewandte Mechanik im Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) auch für die Zukunft fortzusetzen. Damit wäre ein erster Schritt getan, zukünftig dauerhaft auch Betriebskosten zu einem gewissen Teil über Bundes-/Landesmittel zu finanzieren.

2.1.2 Rahmenbedingungen für die Kostenseite

In Folge der bereits dargestellten Entwicklungen besteht ein starker Kostendruck bei den beiden wichtigsten Aufwandspositionen: Material (Energie, Fremdleistungen) und Personal.

Die Energiepreise in Deutschland stabilisierten sich auf einem hohen Niveau und werden auch kurz- und langfristig auf dieser Höhe verbleiben.

Auch beim Bezug von Fremdleistungen im Rahmen der Leistungserfüllung war eine weitere Verteuerung im Geschäftsjahr, resultierend aus den vorherrschenden Marktbedingungen, zu verzeichnen.

Die in den Jahren 2021 bis 2023 deutlich gestiegene Inflation hat auch die Arbeits- und Lebenssituation der Beschäftigten massiv beeinflusst und konnte mit einer Inflationsausgleichszahlung für alle Beschäftigten ab dem Monat Juni 2023 bis zum Februar 2024 abgemildert werden. Die bestehenden Tarifabschlüsse und unterzeichneten Tarifverträge (zuletzt im Jahr 2024 Mantel-Tarifvertrag TV-N Sachsen sowie Entgelttarifvertrag IFTEC GmbH & Co. KG) wirken positiv für die Beschäftigten mit deutlichen Gehaltssteigerungen und unterstützen die Rekrutierungsaktivitäten, sind jedoch wirtschaftlich sehr herausfordernd für das Unternehmen.

Die genannten Kostensteigerungen sorgen insgesamt für einen erheblichen Finanzierungs- und Produktivitätsdruck. Für die LVB entstehen daraus, sowohl mittel- als auch langfristig, potenzielle Finanzierungsherausforderungen, um diese wachsenden Betriebskosten zu tragen.

Die LVB-Gruppe hat daher ein eigenes Programm zur Produktivitätssteigerung entwickelt. Im Geschäftsjahr 2024 wurde das **Produktivitätsprogramm** als nachhaltiger Eigenbetrag der LVB-Gruppe zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit integriert. Die Unternehmensgruppe setzt im Rahmen dieses Programmes Maßnahmen in den Handlungsfeldern Energiemanagement, Fokus auf direkte Wertschöpfung, Prozesse und Organisation sowie Fehlzeitenmanagement und Personalsteuerung um. Im Geschäftsjahr 2024 konnte der als Ziel gesetzte Beitrag von 3,3 Mio. EUR mit einem Beitrag in Höhe von rund 5,2 Mio. EUR sogar überschritten werden.

Die vier Handlungsfelder umfassen:

1. Energiemanagement: Die weiteren hohen Energiekosten stellen eine enorme wirtschaftliche Herausforderung dar. Aus diesem Grund stehen Maßnahmen zur Senkung der Energiekosten wie bspw. Stromrückspeisung und ressourcenschonender Umgang mit Betriebsmitteln im Fokus. (Beitrag zur Zielerreichung 2024: rund 0,3 Mio. EUR)
2. Fokus auf direkte Wertschöpfung: Die LVB wird systematisch die Zusammenarbeit innerhalb der LVB-Gruppe sowie mit externen Partnern überprüfen und Ableitungen für die zukünftige Unternehmensaufstellung treffen. Ziel ist dabei eine LVB-Gruppe mit guter Aufgabenteilung und Zusammenarbeit. Die Ergebnisqualität der LVB-Gruppe soll gesteigert werden. (Beitrag zur Zielerreichung 2024: 1,8 Mio. EUR)
3. Prozesse und Organisation: Im Zusammenhang mit zunehmender Digitalisierung und Automatisierung werden Prozesse in allen Bereichen einer Überprüfung und Optimierung unterzogen. Die Prozesse sollen einfach und in die Zukunft für zunehmende Digitalisierung ausgerichtet werden. In diesem Zusammenhang werden auch etwaige Notwendigkeiten einer Nachbesetzung von Stellen überprüft. (Beitrag zur Zielerreichung 2024: 2,7 Mio. EUR)
4. Fehlzeitenmanagement und Personalsteuerung: Weiterhin bleiben die Senkung des Krankenstandes und die Anzahl der Dienstuntauglichkeiten eine Herausforderung, um die Kapazitäten für die Leistungserbringung zu sichern. Dazu werden weitere Maßnahmen erarbeitet, um die Gesundheit der Beschäftigten zu stärken und gesundheitsbedingten Abwesenheiten entgegenzuwirken. (Beitrag zur Zielerreichung 2024: rund 0,4 Mio. EUR)

Als eine Maßnahme des Produktivitätsprogrammes haben die Leipziger Verkehrsbetriebe auch die Möglichkeiten von Optimierungen der Strukturen und der Aufstellung der Unternehmens-Gruppe geprüft. Auf Basis dieser Untersuchungen und unter Beachtung der sich ändernden Rahmenbedingungen, bspw. die Betrauung mit der Bedienung des Leipziger Stadtgebietes mit Straßenbahnen und Bussen sowie ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen bis zum Jahr 2044 oder die einheitlichen Ta-

rifregelungen in den „Fahrergesellschaften“ LVB, LeoBus und LSVB, wurde im Jahr 2024 die Entscheidung getroffen, die Unternehmensstruktur der LVB weiterzuentwickeln und den zukünftigen Herausforderungen entsprechend auszurichten sowie die Prozesse wirtschaftlicher zu gestalten, Optimierungspotentiale zu nutzen, administrativen und strukturellen Aufwand zu reduzieren und die Mitarbeiterbindung zu stärken.

Die Veränderung der Gesellschaftsstruktur der LVB-Unternehmensgruppe stellt sich mit Wirkung zum 1. Juli 2024 wie folgt dar und ist nach entsprechender Eintragung im Handelsregister wirksam:

- Im Wege der Verschmelzung durch Aufnahme wurde die Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig, auf die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, verschmolzen.
- Im Wege der Abspaltung zur Aufnahme wurde der Geschäftsbereich Kfz-Werkstatt der LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig, als Ganzes auf die LeoBus GmbH, Leipzig, übertragen.
- Im Wege der Verschmelzung durch Aufnahme wurde das nach Abspaltung verbleibende Vermögen der LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig, auf die Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig, verschmolzen.

Auf die ergänzenden Ausführungen im Anhang und weiteren Kapiteln des Lageberichts der Gesellschaft wird verwiesen.

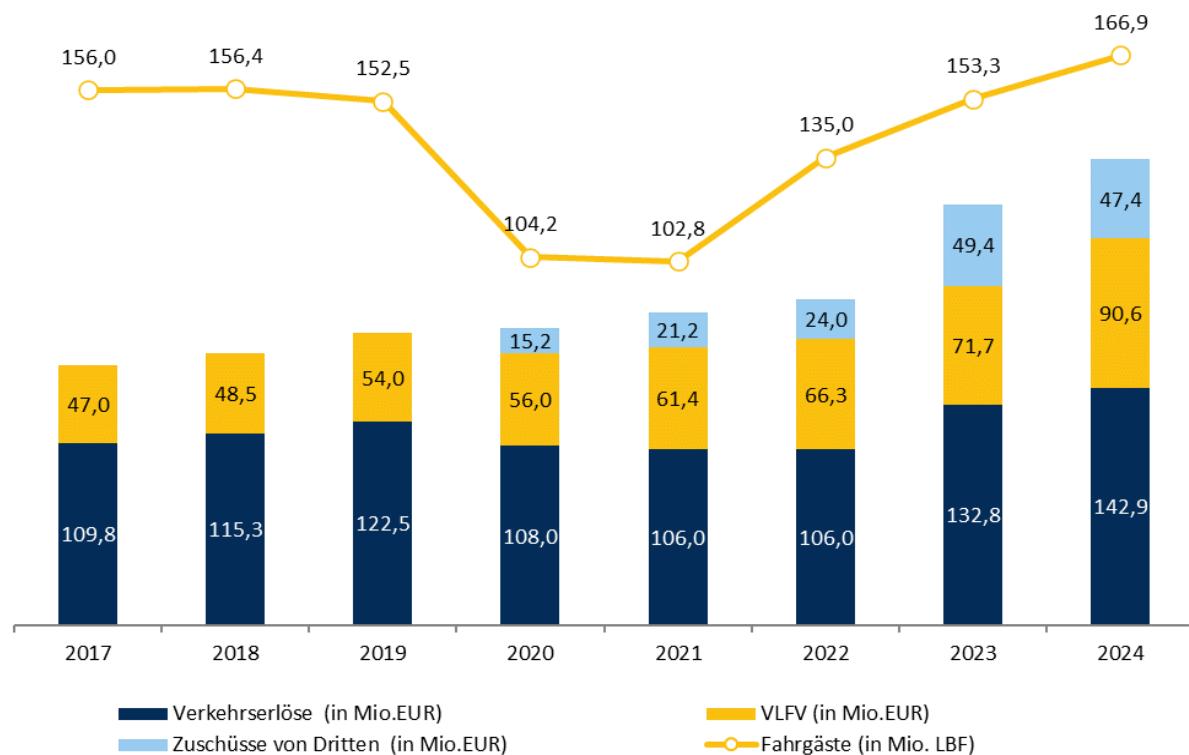
Die aufgezeigten Veränderungen der Gesellschaftsstruktur wurden mit Stichtag 1. Januar 2025 in den Wirtschaftsplänen 2025 ff. der LVB und ihrer Töchter abgebildet. Eine direkte Vergleichbarkeit der Plan- / Istwerte für das Jahr 2024 sowie der Planwerte der Jahre 2025 und 2024 ist daher im Prognosebericht nur bedingt gegeben.

Das Produktivitätsprogramm wird auch im Geschäftsjahr 2025 eine zentrale Rolle einnehmen. Im Abschnitt „3.3 Prognosebericht“ wird dazu detailliert ausgeführt. Im Zuge der Umsetzung in der LVB-Gruppe können sich Auswirkungen auf bspw. einzelne Geschäftsbereiche oder Leistungsbezüge ergeben.

2.2 **Geschäftsverlauf**

Die für die Steuerung der LVB wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren bestehen in den Umsatzerlösen als Ganzes mit den darin enthaltenen Verkehrserlösen, dem Jahresergebnis vor Ergebnisabführung sowie den Investitionen. Der bedeutendste nichtfinanzielle Leistungsindikator sind die Fahrgastzahlen (statistisch: Linienbeförderungsfälle). Für diese Leistungsindikatoren werden Zielgrößen bestimmt und in den Wirtschaftsplänen abgebildet. Die unterjährige Entwicklung dieser Kennzahlen wird im Vergleich zur Planung analysiert und im Rahmen von Prognosen einschließlich der daraus abgeleiteten Steuerungsmaßnahmen in regelmäßigen Abständen an die Geschäftsführung und die Aufsichtsgremien berichtet.

Entwicklung wichtiger Schlüsselkennziffern der LVB



Die verkehrliche Entwicklung verlief im Berichtsjahr überaus positiv. Die LVB verzeichnete im Jahresverlauf mit 166,9 Mio. Fahrgästen einen neuen Fahrgastrekord und eine Steigerung um rund neun Prozent gegenüber dem Vorjahr (153,3 Mio. Fahrgäste). Damit war 2024 das erfolgreichste Jahr seit den 1990er Jahren.

Die mit der erfolgreichen Umsetzung der ersten Stufe des „Liniennetz der Zukunft“ verbundenen zahlreichen Angebotsverbesserungen über das gesamte Jahr 2024 fanden bei den Leipzigerinnen und Leipziger eine deutlich positive Resonanz und werden rege genutzt. Dazu zählen u. a. die Ausweitung des 10-Minuten-Taktes, neue Buslinien wie die 71 nach Anger-Crottendorf oder die Neuordnung des Busverkehrs im Leipziger Norden sowie die Verlängerung der Buslinie 74 nach Leutzsch, aber auch die Weiterführung der Straßenbahnenlinie 11 bis Hänichen und die Erweiterung der Flexa-Gebiete (u. a. Mölkau-Süd und Johannishöhe sowie Rückmarsdorf).

Zahlreiche Großveranstaltungen führten 2024 ebenfalls zu einer gesteigerten Nachfrage. Insbesondere bei der Fußball-EM 2024 konnten seitens der LVB das gute Management der Verkehrsströme sowie die Bereitstellung passender Angebote und Services als positive Ergebnisse verbunden mit einem Imagegewinn resümiert werden.

Gleichzeitig führte die Weiterführung des Deutschlandticket-Angebots, verbunden mit zahlreichen eigenen Image- und Vermarktungsaktionen, zu Neukunden und Mehrfahrten durch Stammkunden.

Die Anzahl der Stammkunden per 31. Dezember 2024 betrug 216.237 und weist damit einen erfreulichen Anstieg um 9,2 % gegenüber 2023 aus. Die Zahl der ABO-Kunden erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr sogar um stattliche 23,7 % auf 213.178.

Die aufgezeigten Entwicklungen unterstreichen, dass die LVB trotz herausfordernder, wirtschaftlicher Rahmenbedingungen den Wachstumspfad erfolgreich fortsetzt.

Der Leipziger Stadtrat hatte in seiner Sitzung vom 20.06.2024 einstimmig die Anhebung des Gesamtfinanzierungsbeitrags gemäß VLFV in der Höhe des Planwertes 2024 (90,6 Mio. EUR) beschlossen und damit insbesondere den massiven Kostensteigerungen (u. a. Energie, Personal, Material- und Bau-preise) Rechnung getragen.

Vor dem Hintergrund der sich verstetigenden Abkopplung der Fahrpreise von der Kostenentwicklung, vor allem bedingt durch die Einführung des Deutschlandtickets mit der damit verbundenen Ausgleichsmechanik, spiegelte sich auch im Jahr 2024 die enorme Kraftanstrengung der LVB bei der Erreichung der ambitionierten Planzielstellungen wider.

Den Zuschüssen von Dritten kommt beginnend mit den Pandemiejahren eine erhöhte Bedeutung für die ÖPNV-Finanzierung zu. Im Geschäftsjahr 2024 beinhalten diese insbesondere Zuschüsse von Dritten und Projektzuschüsse, z. B. Zuschüsse und Kompensationen der Stadt Leipzig (35,5 Mio. EUR) und Regionalisierungsmittel (5,7 Mio. EUR) zur Abmilderung entstandener Einnahmeverluste und des Kostendrucks. Auf die detaillierte Aufgliederung im Anhang zu den sonstigen betrieblichen Erträgen wird verwiesen.

Die Kompensationen und Zuschüsse der Stadt Leipzig basieren auf den Beschlüssen des Leipziger Stadtrates vom 14. September 2022 (VII-DS-07604) und 20. April 2023 (VII-DS-07344). Diese Ausgleichszahlungen haben der LVB ermöglicht, trotz der erschwerten Rahmenbedingungen den eingeschlagenen Kurs beizubehalten. Da sich im Berichtsjahr neben inflationär bedingten Aufwandssteigerungen die Ergebnisse der Tarifabschlüsse 2023 und 2024 massiv auswirkten, musste die LVB zur Deckung der damit verbundenen Mehraufwendungen auch die Zuschüsse für tariflich begründete Mehrkosten (Ratsbeschluss VII-DS-07344, Beschlusspunkt 8) vollständig in Anspruch nehmen. Damit hat die Stadt Leipzig der LVB eine Finanzierungsbrücke gebaut, um die fehlende Deckung der Kostenentwicklung bis zum Hochlauf des Produktivitätsprogramms abzufedern. Für 2024 ist es bereits gelungen, statt der ursprünglich angepeilten Summe von 3,3 Mio. EUR einen Beitrag durch die Umsetzung von Maßnahmen in Höhe von 5,2 Mio. EUR zu realisieren.

Bei den in Linienbeförderungsfällen gemessenen Fahrgastzahlen konnte der Planansatz von 156,9 Mio. um 10,0 Mio. Linienbeförderungsfälle übertroffen werden. Die wesentlichen finanziellen Zielgrößen weisen eine plankonforme Erfüllung auf. Die Umsatzerlöse lagen um 4,1 Mio. EUR unter dem Plansatz, ursächlich bedingt durch eine geringere Höhe an Ausgleichszahlungen basierend auf der Ausgleichssystematik des DT. Das geplante ausgeglichene Jahresergebnis wurde erreicht. Die einzelnen Punkte, die zu dieser Entwicklung führten, werden nachstehend erläutert.

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

2.3 Ertragslage

Die von den LVB erzielten Erträge (Gesamtleistung) verbesserten sich gegenüber 2023 deutlich um 32,9 Mio. EUR. Diese Entwicklung basierte dabei zu einem Drittel auf der eigenen Leistungsentwicklung (Zuwachs der Verkehrserlöse). Im Einzelnen stellt sich die ganzjährige Ertragslage wie folgt dar:

Betriebliche Erträge (Gesamtleistung)		in Mio. EUR		
		2024	2023	Veränderung
Umsatzerlöse		176,1	160,7	15,4
davon: Verkehrserlöse		142,9	132,8	10,1
davon: Linieneinnahme		103,4	108,7	-5,3
davon: Ausgleichszahlungen		34,8	20,1	14,7
davon: weitere Verkehrserlöse		4,7	4,0	0,7
davon: weitere Umsatzerlöse		33,2	27,9	5,3
Andere aktivierte Eigenleistungen		3,2	3,1	0,1
Sonstige betriebliche Erträge		154,3	136,9	17,4
davon: Erträge aus VLfv (Stadt Leipzig/LVV)		90,6	71,7	18,9
davon: Erträge aus übrigen Verkehrsverträgen		2,4	2,7	-0,3
davon: sonstige Leistungen ZVNL		1,3	1,3	0,0
davon: Zuschüsse von Dritten		47,4	49,4	-2,0
davon: übrige sonstige betriebliche Erträge		12,6	11,8	0,8
		333,6	300,7	32,9

Der positive verkehrliche Trend ging einher mit einem gegenüber dem Vorjahr starken Anstieg der Umsatzerlöse. Die **Verkehrserlöse** stiegen durch die beschriebenen Mengeneffekte verbunden mit der Fahrpreisentwicklung in 2024 deutlich gegenüber dem Vorjahr an. Die **Linieneinnahme** sank infolge der für 2024 gültigen MDV EAV Regelung. Galt im MDV Gebiet 2023 für das Deutschlandticket noch die Regelung „Wer verkauft behält“, welche für die LVB aufgrund der vergleichsweise hohen Verkaufszahl von Deutschlandtickets zu einer erhöhten Linieneinnahme geführt hat, so sind in 2024 gemäß der Protokollerklärung die Einnahmen aus dem Deutschlandticket in die MDV-Einnahmeaufteilung einzubeziehen. Dies hat im Vergleich der beiden Jahre zu einer sinkenden Linieneinnahme geführt. Darüber hinaus galt das Deutschlandticket in 2023 nur acht Monate. Die ersten vier Monate 2023 wurden somit nicht durch das Deutschlandticket beeinflusst. Dem gegenüber ergeben sich somit im Vergleich zum Vorjahr höhere **Ausgleichszahlungen**. Die Differenz der Ausgleichszahlungen (+14,7 Mio. EUR) wurde zudem durch die Tariferhöhung und steigende Betriebsleistung sowie einem vorgegebenen Verkehrsmengenfaktor (der allerdings unter der tatsächlichen Entwicklung in Leipzig liegt) positiv beeinflusst.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen ebenfalls über dem Vorjahreswert. Der **VLfv** als wichtige Finanzierungssäule für das von der LVB erbrachte Verkehrsangebot wurde gegenüber dem Vorjahr angehoben. In diese Position fallen auch die **Zuschüsse von Dritten**, wie z. B. Zuschüsse und Kompen-sationen der Stadt Leipzig (35,5 Mio. EUR), Regionalisierungsmittel (5,7 Mio. EUR). Weitere Effekte entstanden durch die Auflösung von Rückstellungen; u. a. durch die Auflösung der abgebildeten Risiken bezüglich des Rettungsschirms 2022, da der entsprechend verbindliche Bescheid dazu im Geschäftsjahr vorlag.

Den betrieblichen Erträgen standen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

Betriebliche Aufwendungen	in Mio. EUR		
	2024	2023	Veränderung
Materialaufwand	189,5	183,5	6,0
davon: Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	24,9	33,9	-9,0
davon: Aufwendungen für bezogene Leistungen	164,6	149,6	15,0
Personalaufwand	76,3	54,3	22,0
davon: Löhne und Gehälter	61,1	43,8	17,3
davon: Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	15,2	10,5	4,7
Abschreibungen	29,2	28,9	0,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	35,2	30,7	4,5
	330,3	297,4	32,9

Im Materialaufwand war inflationsbedingt wieder ein deutlicher Aufwuchs zu vermerken. Dies betraf die bezogenen Leistungen. Deren Anstieg begründet sich zu einem durch die Wirkung der Tarifabschlüsse in den Tochterunternehmen, die zu einem Kostenanstieg beim Leistungsbezug durch die LVB führte, und zum anderen in erhöhtem Aufwand für Subunternehmerleistungen aufgrund der zeitlichen Verschiebung bei der Besetzung von Mitarbeiterkapazitäten im Fahrdienst. Der Erhöhung der Aufwendungen für bezogenen Leistungen wirkte die Verringerung der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe entgegen. Gegenüber dem Vorjahr beruht die ausgewiesene Aufwandsminderung auf niedrigeren Preisen für die Beschaffung von Fahrstrom.

Der Personalaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund der im Kapitel „Mitarbeiter und Beschäftigungspolitik“ dargestellten personellen Zuwächse und tariflichen Entwicklung sowie infolge der Aufnahme des Personals der LSVB im Zuge der Verschmelzung. Seit Mitte 2024 erfolgten die Fahrpersonaleinstellungen im Busbereich direkt in der LVB GmbH.

Die Abschreibungen stiegen gegenüber dem Vorjahr leicht an und entwickelten sich damit korrespondierend zu dem auch im Berichtsjahr dynamischen Investitionsgeschehen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich vor allem aufgrund der Zuführung zu der Rückstellung für Restrukturierung (4,8 Mio. EUR).

Im Berichtsjahr wird – trotz getroffener Risikovorsorge – ein ausgeglichenes, plakonformes Jahresergebnis vor Ergebnisabführung ausgewiesen.

2.4 Finanzlage

Im Geschäftsjahr hat sich der Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag um 12,7 Mio. EUR auf 30,5 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 (24,3 Mio. EUR, Vorjahr: 57,1 Mio. EUR) war in 2024 analog Vorjahr von außerordentlichen Effekten geprägt. Positiv wirkten insbesondere die nicht zahlungswirksamen Abschreibungen. Die entsprechend der einschlägigen Verordnung für das Deutschlandticket abgerufenen und vereinnahmten Vorauszahlungen für 2024 sind mehrheitlich erst im Jahr 2025 zugeflossen und begründen maßgeblich den Zuwachs der operativen Forderungen. Aufgrund der erfolgreichen Entwicklung der Linieneinnahme mussten die Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket zu einem Großteil nicht in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus bestanden zum Jahresende mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der vorläufigen Abrechnung des Deutschlandtickets, die von den Forderungen abgesetzt wurden. Der Mittelabfluss aus dem stichtagsbedingten Abbau der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen sowie aus der Rückzahlung nicht verwendeter Mittel aus dem „ÖPNV-Rettungsschirm“ 2022 vermindern den operativen Cashflow. Diese beiden Sachverhalte als auch die erst in 2025 eingegangenen Vorauszahlungen der Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket begründen im Wesentlichen die Verringerung des Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit um 32,8 Mio. EUR gegenüber Vorjahr.

Im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit (-29,5 Mio. EUR; Vorjahr: -43,9 Mio. EUR) spiegelten sich die Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in das Sachanlagevermögen von insgesamt 91,1 Mio. EUR (Vorjahr: 77,3 Mio. EUR) wider. Kompensierend wirkten die Einzahlungen aus Investitionszuschüssen von 60,0 Mio. EUR (Vorjahr: 31,5 Mio. EUR), welche zu einem großen Teil erst in den ersten Monaten des Jahres 2025 zur Verwendung kommen.

Investitionen und Fördermittel unter Berücksichtigung nicht zahlungswirksamer Erträge und Aufwendungen sowie periodischer Abgrenzungen ergeben das in den Folgeabschnitten Vermögenslage und Investitionen entstandene Gesamtbild.

Der Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit (17,9 Mio. EUR; Vorjahr: -20,3 Mio. EUR) war hauptsächlich durch den Mittelzufluss von 31,0 Mio. EUR aus der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen zur langfristigen Unternehmensfinanzierung geprägt. Diesem Kapitalzufluss standen vertraglich vereinbarte Tilgungszahlungen von Gesellschafterdarlehen von insgesamt 14,9 Mio. EUR gegenüber.

Der im Saldo um 38,2 Mio. EUR gegenüber 2023 gestiegene Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit resultierte neben den um 14,0 Mio. EUR höheren Darlehensaufnahmen insbesondere aus den um 27,4 Mio. EUR geringeren Auszahlungen in den Cash Pool.

Die kurzfristige Liquiditätssicherung erfolgte über das konzerninterne Cash-Management-System mit der LVV. Den 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 2024 wird eine Forderung gegen die LVV in Höhe von 25,6 Mio. EUR ausgewiesen. Darüber hinaus bestanden zum Bilanzstichtag Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten der LVB aus dem Cash Management gegenüber Tochterunternehmen von 6,2 Mio. EUR beziehungsweise 2,2 Mio. EUR.

Bezüglich sonstiger finanzieller Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse wird auf die Ausführungen im Anhang verwiesen.

2.5 Vermögenslage

Zum 31. Dezember 2024 betrug die Bilanzsumme 881,4 Mio. EUR und lag damit um 50,4 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Aktivseitig erhöhte sich das Anlagevermögen um 39,7 Mio. EUR im Wesentlichen aufgrund eines Zuwachses im Sachanlagevermögen, da die im Berichtsjahr erfolgten Investitionen die Abschreibungen überkompensierten. Das Umlaufvermögen stieg gegenüber dem Vorjahr um 10,2 Mio. EUR. Die Erhöhung basierte dabei im Wesentlichen aus dem Anstieg der liquiden Mittel. Dieser resultierte aus bereits im Jahr 2024 eingegangenen Fördermitteln, deren Verwendung erst in 2025 erfolgt.

Auf der Passivseite erhöhte sich der Sonderposten für Investitionszuschüsse, da im Berichtsjahr erneut massiv Fördermittel vereinnahmt werden konnten. Die Rückstellungen verzeichneten einen deutlichen Aufwuchs. Dieser ist im Wesentlichen auf das Überbrückungsprogramm sowie Rückstellungen zur Sicherung und Umsetzung des Produktivitätsprogramms zurückzuführen. Korrespondierend zur Entwicklung des Anlagevermögens wuchs innerhalb der Verbindlichkeiten der Bestand an mittel- und langfristigen Darlehen bei der Gesellschafterin LVV (netto) gegenüber 2023 um 16,1 Mio. EUR an. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (LVB Gruppe) – hier ursächlich aufgrund von Lieferungen und Leistungen – nahmen deutlich ab. Infolge zeitlicher Abweichungen zwischen Fördermitteleingang und Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen entwickelten sich die sonstigen Verbindlichkeiten spiegelbildlich zum Anstieg der liquiden Mittel.

Aufgrund der höheren Bilanzsumme bei gegenüber dem Vorjahr gleichbleibendem Eigenkapital verringerte sich die Eigenkapitalquote. Die **Eigenkapitalquote** liegt zum 31. Dezember 2024 bei 15,5 % (Vj.: 16,4 %). Die **wirtschaftliche Eigenkapitalquote** (Eigenkapital zuzüglich 50 % Sonderposten) blieb mit 37,9 % geringfügig unter dem Vorjahresniveau (39,3 %). Der Anteil des Sonderpostens gegenüber dem Anlagevermögen lag bei 50,0 % (Vj.: 50,8 %).

Ergänzend wird auf die Ausführungen im Anhang, insbesondere auch zur Darstellung der Restlaufzeiten, verwiesen.

2.6 Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik

Das Personalressort leistet einen aktiven Wertbeitrag zur Realisierung der unternehmensstrategischen „MobiLE“-Ziele. Nach einer umfassenden Ausgangsanalyse wurden in einem Strategieentwicklungsprozess die personalstrategischen Stoßrichtungen und daraus sechs strategische Handlungsfelder abgeleitet. Diese stehen unter dem Dach der Unternehmensstrategie „MobiLE“ für die Personalstrategie #Zukunft.HR.LVB. Im Kern geht es um drei große Stoßrichtungen:

- Kompetenzen angebots- und trendgerecht gewinnen, binden und entwickeln,
- Arbeitgeberattraktivität erhöhen und
- Mitarbeiterzufriedenheit verbessern.

Ein Hauptaugenmerk lag weiterhin auf der Personalplanung und -gewinnung im Zuge des demografischen Wandels sowie des angestrebten MobiLE-Wachstumskurses und der damit verbundenen Rekrutierung von Fachkräften und Auszubildenden. Im Jahr 2024 wurden im Rahmen der Arbeitgebermarketing-Kampagne „Mensch.LVB“ 52 Rekruitingevents durch die Abteilung Personalbeschaffung durchgeführt. Mit zahlreichen Events und Online Marketingmaßnahmen wurde auf diese Weise die Wahrnehmung der LVB Gruppe als Arbeitgeber weiterhin am Arbeitsmarkt in Leipzig positioniert. Die

Erfolgsformate „Bus selbst Fahren“ und die Öffnung des Fahrsimualtorzentrums in der Angerbrücke tragen dabei zum Rekruitingerfolg bei.

Das Jahr 2024 wurde mit einer deutlich ansteigenden positiven Entwicklung des Personalbestands innerhalb der LVB-Gruppe und bereits bis zum 1.Quartal 2025 erzielten weiteren Einstellungen beendet. Die Anzahl der Neueinstellungen übersteigt weiterhin die Anzahl der Abgänge. Jedoch wurde trotz intensivem Arbeitgeber-Marketing und zahlreicher Rekrutingaktivitäten der Planwert in VbE nicht ganz erreicht. Das Rekrutingteam konnte in Summe 591 Einstellungen (natürliche Personen, nP) für die LVB-Gruppe initiieren und so das Vorjahresergebnis um 112 Einstellungen übertreffen. Der Anteil der Fahrer und Fahrerinnen beträgt 43,14 % und ist mit 255 neuen Kollegen und Kolleginnen (nP) ein noch nie erzielter Rekord innerhalb der LVB-Gruppe.

Zum 31. Dezember 2024 beschäftigten die LVB GmbH selbst 1.130 Mitarbeiter sowie 431 Mitarbeiterinnen und zählte damit insgesamt 1.561 Beschäftigte. Hierbei sind 554 Beschäftigte, welche per Betriebsübergang von der LSVB übernommenen wurden, inbegriffen. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig und befristet Beschäftigter 1.479. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 699 eigene Fahrerinnen und Fahrer eingesetzt, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in der Tochtergesellschaft LeoBus die Verkehrsleistung der LVB erbrachten. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 501 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 279 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Zum 31. Dezember 2024 waren in der LVB Gruppe (LVB GmbH einschließlich aller Tochtergesellschaften) 2.763,1 VbE beschäftigt. Ein deutlicher Zuwachs gegenüber den Vorjahren konnte in der Personalgewinnung insbesondere für den Bereich Fahrservice, die gewerblich technischen Bereiche und in der Berufsausbildung erreicht werden (siehe oben).

Der Krankenstand betrug für die LVB GmbH selbst 8,4 % und lag damit leicht unter dem Krankenstand der gesamten LVB-Gruppe, welcher 9,6 % betrug. Das intensive Gesundheitsmanagement der LVB der letzten Jahre 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, das Qualifizierungsprogramm „Gesundes Führen“ für alle Führungskräfte konsequent fortgesetzt und Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Beschäftigungsbedingungen umgesetzt, insbesondere in operativen Bereichen durch gesundheitsorientierte Dienstplangestaltung und neue Modelle für Beschäftigte sowie Angebote des Betrieblichen Gesundheits- und Eingliederungsmanagements.

Die Beschäftigungsbedingungen wurden in Tarifverträgen der IFTEC GmbH & Co. KG und der Beschäftigten im Bereich Tarifvertrag Nahverkehr Sachsen (TV-N) positiv zugunsten der Beschäftigten im Jahr 2024 weiterentwickelt.

Bereits in 2022 wurde im Bereich TV-N Sachsen eine Entgelterhöhung zum 1. Januar 2024 um 300 EUR Sockelerhöhung in allen Entgeltgruppen und Stufen zum Angleich an den bundesweiten Durchschnitt der Tarifverträge Nahverkehr vereinbart. Zudem wurde die Entgelterhöhung aus dem Tarifabschluss des TVöD zum 1. März 2024 mit 200 Euro Sockelerhöhung und zusätzlich 5,5 Prozent im TV - N – Sachsen übernommen. Die Verhandlungen zum Mantel-TV-N Sachsen wurden am 10. April 2024 mit der zuvor genannten Tarifeinigung beendet. Aus der zukünftigen Bindung an die Entgelttarifentwicklung im öffentlichen Dienst im Zusammenhang mit dem TV-N Sachsen können sich höhere Risiken ergeben. Auf Basis der Einigung vom 10. April 2024 wird die Zusammenführung von Mantel – und Entgelttarifvertrag im TV-N Sachsen zum 31. Dezember 2025 erfolgen. Es wurde auch

zwischen den Tarifparteien vereinbart, dass Tabellenentgelterhöhungen der Anlage A zum Tarifvertrag Öffentlicher Dienst TVöD/VKA, die bis zum 31. Dezember 2027 aufgrund tarifvertraglicher Vereinbarungen wirksam werden, auf die Monatsentgelttabelle des TV-N Sachsen (Entgelttabelle) übertragen werden (= Anbindung an die Entgelttabelle der Anlage A zum TVöD/VKA). Bestandteile, die nicht als Tabellenentwicklung vereinbart werden, werden gesondert verhandelt. Eine Nachwirkung der zuvor genannten Regelungen ist ausgeschlossen. Das bedeutet auch, dass in diesem Zeitraum keine gesonderten Entgelttarifrunden TV-N Sachsen stattfinden. Auf die Ergebnisse der TVöD-Verhandlungen auf Bundesebene durch die VKA mit den Gewerkschaften können die LVB auf Arbeitgeberseite keinen Einfluss nehmen, da die LVB nicht direkter Verhandlungspartner bei den Tarifabschlüssen im öffentlichen Dienst sind.

2.7 Investitionen

Die Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, welche aus Eigen- und Fördermitteln finanziert wurden, stellen sich wie folgt dar:

Die LVB hat im Jahr 2024 Investitionen im Umfang von 94,5 Mio. EUR (+17,3 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr) durchgeführt. **Fördermittel** konnten diesbezüglich in Höhe von 39,2 Mio. EUR gewonnen werden. Die Fördermittelquote lag mit 41 % projekt- und stichtagsbedingt unter dem Niveau des Vorjahres (2023: 55 %). Die geringere Quote ist ein temporärer Effekt. Dieser wird verursacht durch noch offene Zuwendungsbescheide aus Fördervorhaben des Bundes (GFVG). Für die Vorhaben lag ein vorzeitiger Maßnahmehbeginn im Berichtsjahr vor. Eine Auszahlung der Fördermittel erfolgt jedoch erst nach dem Stichtag 31. Dezember 2024, sodass sich diese zeitliche Verschiebung positiv auf die Fördermittelquote 2025 auswirken wird. Darüber hinaus hat die LVB in ähnlicher Höhe Mittel vom Fördermittelgeber ausgezahlt bekommen, die erst in den ersten Monaten des Jahres 2025 zur Verwendung kommen, so dass die Einzahlungen aus Fördermitteln für Investitionen insgesamt bei 60,0 Mio. EUR und damit deutlich über Vorjahresniveau lagen.

Insgesamt war das Jahr 2024 für die LVB hinsichtlich der Investitionen ein sehr anspruchsvolles Jahr mit zentralen Investitionsschwerpunkten.

Investitionen	in Mio. EUR		
	Plan 2024	Ist 2024	Ist 2023
Netze	56,2	47,6	51,6
Fahrzeuge	34,8	31,4	17,7
Liegenschaften	5,4	4,0	2,1
Marketing	7,9	5,9	2,1
IT	4,0	5,3	3,5
Sonstiges	0,2	0,3	0,2
	108,5	94,5	77,2

Mit einem Volumen von 47,6 Mio. EUR hat die LVB erneut spürbar in die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des **Netzes** investiert (2023: 51,6 Mio. EUR). In 2024 wurden zahlreiche komplexe Baumaßnahmen begonnen, u. a. die Jahnalle/Zeppelinbrücke, Dieskastraße, Landsberger Straße, Volbedingstraße. Die Maßnahmen Gorki- und Menckestraße wurden planmäßig abgeschlossen. Fertiggestellt und in Betrieb ist die neue Gleisschleife in Hänichen für die erfolgreiche Erweiterung der Linie 11.

Die Planunterschreitung bei Bereich Netze ist im Wesentlichen bedingt durch Leistungsverschiebungen bei einzelnen Maßnahmen, u. a. Mockauer Straße/Volbedingstraße (EUR -3,6 Mio.), Dieskastraße (EUR -5,0 Mio.), hier u. a. in Folge der Verzögerungen im Projektablauf durch Projektpartner.

Einen weiteren wichtigen Investitionsschwerpunkt stellten 2024 die **Fahrzeuge** mit 31,4 Mio. EUR dar (2023: 17,7 Mio. EUR). Die neue Straßenbahn XXL Plus nimmt weiter Gestalt an und kommt ihrem Einsatz in Leipzig näher. Der Rohbau der Fahrzeuge in Görlitz ist in vollem Gange. Mit Erweiterung der Wasch- und Wartungshalle Angerbrücke im Berichtsjahr sind nunmehr die Voraussetzungen für Pflege und Wartung aller Fahrzeugtypen der LVB geschaffen. Gleichzeitig hat die LVB die Erneuerung Busflotte mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 11,7 Mio. EUR planmäßig umgesetzt. Darüber hinaus überreichte der damalige Verkehrsminister des Freistaates Sachsen, Martin Dulig, der LVB im September 2024 einen Fördermittelbescheid in Höhe von rund 13,6 Mio. EUR für die Beschaffung von weiteren 40 emissionsfreien Standardgelenkombussen. Aktuell erfolgt die Ausschreibung und für 2026 ist die Lieferung dieser E-Busse geplant. Diese modernen Busse werden zukünftig den Fuhrpark erweitern und damit wesentlich zur Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen und zur Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele beitragen. Damit wird die LVB ihre E-Bus-Strategie für Leipzig weiter umsetzen. Die leichte Planunterschreitung im Bereich Fahrzeuge ergab sich infolge Projektverzögerungen bei den neu zu beschaffenden XXL Plus-Fahrzeugen, welche sich auf die Anzahlungszeitpunkte auswirkten.

Im Bereich **Liegenschaften** wurden im Jahr 2024 für das Projekt „2. Bus-Betriebshof Heiterblick“ die Planungsarbeiten vorangetrieben. Die Abweichung gegenüber dem Planwert lag in Verzögerungen bei der Planung und Bau der Ladestationen für Fahrzeuge begründet.

Die **Marketinginvestitionen** in Höhe von 5,9 Mio. EUR fielen zwar vom Volumen geringer aus als die Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen, dennoch umfassten sie die für die Strategie „MobiLE“ wichtigen Projekte (u. a. Beschaffung mobile Fahrausweisautomaten, ABSOLUT, Flexa). Das Flexa-Gebiet wurde in 2024 erfolgreich um Mölkau-Süd und Johannishöhe sowie Rückmarsdorf erweitert. Anknüpfend an das Vorgängerprojekt „ABSOLUT“ adressiert das Folgevorhaben ABSOLUT II“ die zentrale Problemstellung, den bisherigen Sicherheitsfahrer im Fahrzeug durch eine ortsfeste Technische Aufsicht (TA) in einer Leitstelle gemäß Gesetz zum Autonomen Fahren (GAF) zu substituieren, die für den Fahrzeugfernzugriff notwendige Infrastruktur bereitzustellen sowie erforderliche Schnittstellen zwischen den Systemkomponenten zu realisieren. Erst damit, dass ein Mensch mehrere Fahrzeuge in Betrieb halten kann, erschließt sich die Möglichkeit für eine Skalierung und breitere Anwendung mit einem wirtschaftlichen Mehrwert für den automatisierten ÖPNV. Das Projekt läuft bis 2026. Die LVB fungieren dabei als Konsortialführer (insgesamt 12 Partner aus Industrie, Forschung und Kommune, davon 10 mit eigenem Fördermittelbescheid). Das Projekt wird innerhalb seiner Laufzeit vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) in Höhe von ca. 12 Mio. EUR (im Gesamtverbund) gefördert. Im April 2024 hatten die LVB neue mobile Ticketautomaten allen Mitarbeitenden sowie interessierten Bürgern vorgestellt. Nach dem positiven Feedback wurde dann im September 2024 mit dem Serieneinbau in den Fahrzeugen begonnen. Zum Jahresende sind bereits alle Straßenbahnen sowie viele Busse mit neuen Ticketautomaten ausgestattet.

Im Bereich **IT** liegt der Überschreitung des Planansatzes unter anderem in aus dem Vorjahr nach 2024 verschobenen Investitionen (u.a. S/4HANA) zu Grunde.

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 das Risikomanagementsystem 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 die neu auftretenden 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 Unternehmensaktivität, 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 Risikoinventur für das Geschäftsjahr 2024 wurde im 4. Quartal 2024 durchgeführt und im Ergebnis das Risikoinventar angepasst.

3.1.2 Wesentliche Einzelrisiken

Folgende wesentliche Einzelrisiken wurden im Jahr 2024 regelmäßig an den Aufsichtsrat und die Gesellschafterin berichtet. Die Risiken sind entsprechend des internen Risikomanagementsystems als Nettotorisko angegeben. Die wesentlichsten davon sind nachfolgend in ihrer Bedeutung absteigend dargestellt:

- Ungeplanter Anstieg der Personalkosten aufgrund von Gesetzes- und/oder Tarifänderungen,
- Nicht ausreichende ÖPNV-Finanzierung sowie drohende Unterschreitung von Ausgleichszahlungen Bund/Land/Kommune gegenüber Wirtschaftsplan,
- Geringere Fördermittelzuwendungen infolge von Gesetzesänderungen für Projekte,
- Infragestellung des ÖDA durch Stadt, Politik, Gesetzgebung und Rechtsprechung,
- Gesetzliche und politische Anforderungen an den Ausbau alternativer Antriebstechnologien im Rahmen anstehender Bus-Beschaffungen überfordern die wirtschaftliche oder betriebliche Leistungsfähigkeit,
- Nichteinhaltung von Meilensteinen und Budgetvorgaben bei der Beschaffung von Straßenbahnenfahrzeugen,
- Ungeplante oder überdurchschnittliche Preissteigerungen für A-Material/Leistungen, die (mit GuV-Wirkung) in der Mittelfristplanung nicht berücksichtigt sind,

- Über dem Wirtschaftsplan liegende Netto-Verschuldung,
- Nicht-Einhaltung der Rahmenbedingungen bezüglich der Direktvergabe an LVB-Tochtergesellschaften,
- Nichteinhaltung von Meilensteinen und Planwerten des Produktivitätsprogramms,
- Beeinträchtigung der Aufnahme von Darlehen durch Bonitätsverschlechterung des LVV-Konzerns,
- Verlust/Gefährdung von Zertifizierungen zur Erfüllung von Marktzugangskriterien und gesetzlichen Anforderungen sowie
- Abweichung einzelner Meilensteine bei der Umsetzung des Stufenplans Liniennetz der Zukunft.

Diese regelmäßig an den Aufsichtsrat und die Gesellschafterin berichteten Risiken entsprechen im Wesentlichen den berichteten Risiken des Vorjahres. Für das vierte Quartal wurden darüber hinaus die Risiken der Verschlechterung des Netzzustandes durch Unterlassung der Erneuerung bzw. der Instandsetzung (Substanzverzehr) aufgenommen. Das Risiko Nichteinhaltung von Meilensteinen und Budgetvorgaben bei der Beschaffung von Straßenbahnenfahrzeugen wurde aufgrund aktueller Entwicklungen bei einem Lieferanten erneut evaluiert. Aktuell gehen wir davon aus, dass sich das Risiko wesentlicher Verzögerungen oder eines Lieferantenausfalls nicht materialisiert.

Von den oben genannten Risiken wurde im Geschäftsjahr 2024 keines als den Fortbestand der Gesellschaft gefährdend eingestuft, was für die Zukunft gleichsam eingeschätzt wird. Sämtliche Risiken wurden quartalsweise bewertet und im Falle negativer Tendenzen aktiv mittels entsprechender Gegenmaßnahmen reagiert.

Die wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen im Geschäftsjahr 2024 spiegelten sich auch in den kritischen Risikopositionen der LVB wider. Insbesondere das Risiko steigender Personalkosten- und Tarifanpassungen wurden regelmäßig im RMS der LVB analysiert, bewertet, gesteuert und an Aufsichtsrat sowie Gesellschafter berichtet. Die Risiken der überplanmäßigen Netto-Verschuldung, der Entwicklung von Material-, Dienstleistungs-, Rohstoff- und Energiepreisen und der Anforderungen an den Ausbau alternativer Antriebstechnologien bei Bus-Beschaffungen konnten im Jahresverlauf 2024 abgemildert werden.

3.2 Chancenbericht

Im Sinne der Unternehmensstrategie „MobiLE“ besteht als zentrale Chance für die LVB, die Partizipation an der Verkehrswende und Entwicklung in der wachsenden Stadt Leipzig als Hauptgeschäftsfeld und Potenzialmarkt für die LVB als DER Mobilitätsdienstleister.

Leipzig ist kurz- und mittelfristig von anhaltendem Bevölkerungswachstum in weitgehend vorhandenen städtebaulichen Strukturen geprägt. Zum 31. Dezember 2024 hatte Leipzig 632.562 Einwohnerinnen und Einwohner und verzeichnete damit einen weiteren Zuwachs (+3.844). Damit bleibt Leipzig als florierende ostdeutsche Metropole auch weiterhin Anziehungspunkt für viele Menschen. Im Auftrag der Stadt Leipzig wurden in mehrjährigen Projekten die Rahmenbedingungen untersucht und dem ÖPNV kommt zur dauerhaften Lösung der verkehrlichen Ziele im Rahmen von Nachhaltigkeit und Verkehrswende eine starke und wachsende Rolle zu.

Somit besteht für die LVB eine große Chance darin, die unternehmerische Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig und des Nachhaltigkeitsszenarios aktiv mitzugestalten. Die Grundlagen dafür wurden mit den Beschlüssen des Leipziger Stadtrats zur vorfristigen Neubetrauung

der LVB mit der Bedienung des Leipziger Stadtgebietes mit Straßenbahnen und Bussen sowie ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen und zum Angebotskonzept „Liniennetz der Zukunft“ geschaffen.

Mit der Realisierung der vorgenannten Angebotskonzeption trägt die LVB entscheidend zur maßgeblichen Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Leipzig bei. So werden mittelfristig bis 2029 die Fahrgastzahlen auf 182,5 Mio. anwachsen und steigende Verkehrserlöse auf 191,4 Mio. EUR erwartet.

Unter Beachtung der bestehenden Rahmenbedingungen bedeutet der zukünftige Angebotswunsch der Kommune und Gesellschafterin zugleich eine Herausforderung, da die LVB die notwendigen Erhaltungs-, Erweiterungs- und Innovationsinvestitionen sowie die steigenden Betriebskosten nicht ohne Unterstützung erbringen kann. Insofern besteht für die LVB eine weitere Chance darin, dass die sich zu den Nachhaltigkeits- und Mobilitätszielen bekennende Stadt Leipzig sowie die Leipziger Gruppe die LVB auch weiterhin stark unterstützen. In seiner Sitzung vom 18. Dezember 2024 hatte der Stadtrat mit einem über alle Fraktionen hinweg einstimmigen Beschluss seine Zustimmung für die Anhebung des Gesamtfinanzierungsbeitrags gemäß VLFV des Jahres 2025 auf 94,1 Mio. EUR erteilt. Diese Entscheidung stellt einen wichtigen Impuls und ein klares Bekenntnis zum erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die LVB dar.

Angesichts des gesetzlich gegebenen Rahmens bezüglich der erhöhten Auszahlung von RegMitteln vom Bund an die Länder besteht eine weitere Chance darin, die bereits für die Mittel 2022, 2023 und 2024 angewandte Mechanik im Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) auch für die Zukunft fortzusetzen. Damit wäre ein erster Schritt getan, zukünftig dauerhaft auch Betriebskosten zu einem gewissen Teil über Bundes-/Landesmittel zu finanzieren.

Parallel zu den Finanzierungsbeiträgen von L-Gruppe, Stadt Leipzig und Bund/Land ist es der Anspruch der LVB, einen wesentlichen eigenen Beitrag zur Verbesserung der Finanzierung des ÖPNV zu leisten. Dazu wurde 2024 das Produktivitätsprogramm als nachhaltiger Eigenbetrag der LVB zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit initiiert, um selbst aktiv an der Gegenfinanzierung bestehender und zu erwartender Kostensteigerungen mitzuwirken. Mit der Optimierung der Gesellschaftsstruktur wurde ein wichtiger Beitrag zum Produktivitätsprogramm geleistet und die Voraussetzungen geschaffen, durch die Senkung von Administrations- und Steuerungsaufwand sowie die Ermöglichung von Synergien im Werksatt- und Servicebereich weitere nachhaltige Effekte zu erzielen.

Darüber hinaus ergeben sich mit der Einführung des Vertriebsanreizes für das Deutschlandticket zusätzlich Chancen für die LVB, weitere bisher nicht geplante Erlöse zu generieren. Damit wird sich die hervorragende Vertriebsarbeit (Steigerung DT-Bestand +163 % seit 05/2023) für die LVB durch diesen Faktor zusätzlich wirtschaftlich positiv auszahlen.

3.3 Prognosebericht

Mit dem Wirtschaftsplan 2025 bis 2029 wird der Wachstumskurs der LVB hinsichtlich der Angebots- und Investitionsentwicklung nachhaltig verfolgt.

Der Leipziger Stadtrat hatte in seiner Sitzung am 13. Dezember 2023 seine Zustimmung für das „Liniennetz der Zukunft“ erteilt und damit auch den Angebotsveränderungen bei Straßenbahn, Bus und Flexa zugestimmt, die in Leipzig umgesetzt werden sollen. Die LVB führen bis 2026 in drei Stufen ein neues Liniennetz ein. Das Ziel der LVB, dass mehr Menschen in Leipzig den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen, spiegelt sich in der Wirtschaftsplanung mit in den von 2025 mit 170,0 Mio. bis 2029 auf 182,5 Mio. steigenden Fahrgastzahlen und den von 2025 mit 28,8 Mio. bis 2029 auf 32,1 Mio. km zunehmenden Gesamtkilometern wider. So soll in 2025 ein um 2,3 Mio. km

gesteigertes Volumen von 1,8 Mio. Umlaufstunden erbracht werden, um Mobilitätsstrategie und Liniennetz-Beschluss des Stadtrates umzusetzen. Das für die Erbringung des Angebots notwendige Personal (Fahrdienstleistung, Werkstätten und andere gewerbliche Bereiche, insbesondere Infrastruktur) wird rekrutiert und Fremdleistungen im erforderlichen Umfang in der Planung abgebildet.

Das verkehrliche Leistungsangebot wird in der Wirtschaftsplanung zu Grunde gelegt. Einnahmeseitig soll sich der verkehrswirtschaftliche Erfolg in wachsenden Fahrgastzahlen und steigenden Umsatzerlösen widerspiegeln. Die für das Verkehrsangebot notwendigen Investitionen sollen weiterhin auf hohem Niveau erfolgen und noch deutlich gegenüber dem Jahr 2024 gesteigert werden.

Unter Berücksichtigung des kommunalen Beitrags für die Verkehrswende sowie die städtischen ÖPNV-Ziele ergibt sich für 2025 und die Folgejahre eine auskömmliche Ergebnisplanung. Dabei sind mittel- und langfristig die notwendigen Beiträge vor allem von Bund und Land noch abzusichern.

Die betroffenen Mitarbeiter der ehemaligen Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH sind ab 1. Januar 2025 im Rahmen eines Betriebsübergangs gemäß § 613a BGB arbeitsrechtlich in der jetzt für die Geschäfte zuständigen LVB beschäftigt. In der unten dargestellten Mitarbeiterkapazität des Berichtsjahres wurden diese bereits mit Eintritt der wirtschaftlichen Wirkung zum 1. Juli 2024 bei der Gesellschaft abgebildet.

Außerdem erfolgt seitens der LVB auf vertraglicher Grundlage ab 1. Januar 2025 die Übernahme des kompletten Fahrbetriebs und der Fahrdienstmitarbeiter der LeoBus. Damit sind alle Fahrdienstmitarbeiter nunmehr bei der LVB beschäftigt.

Beide vorgenannten Sachverhalte sind in der Wirtschaftsplanung 2025ff. entsprechend abgebildet.

Insofern ist jedoch eine direkte Vergleichbarkeit der Plan- / Istwerte für das Jahr 2024 sowie der Planwerte der Jahre 2025 und 2024, wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt, nur bedingt gegeben.

Geschäftsentwicklung

		Plan 2024	Ist 2024	Plan 2025
Fahrgäste	Mio. LBF	156,9	166,9	170,0
Umlaufstunden	Tsd. h	1.742	1.698	1.779,0
Umsatzerlöse	Mio. EUR	180,2	176,1	172,7
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	149,5	142,9	155,4
Investitionen	Mio. EUR	108,5	94,5	157,2
Mitarbeiterkapazität	VbE	826,6	1.346,4	2.042,5
Jahresergebnis vor Ergebnisabführung	Mio. EUR	0,0	0,0	0,0

Das weiterhin hohe Investitionsniveau in Höhe von 157,2 Mio. EUR sichert die notwendige Leistungsfähigkeit. Die Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen bilden die größten Investitionsschwerpunkte. Zur Finanzierung ist durch aktive Einwerbung von Fördermitteln eine Fördermittelquote von 63 % angestrebt. Im Planjahr 2025 werden die geplanten Einzahlungen aus der laufenden Geschäftstätigkeit inklusive (Betriebskosten-)Zuschüssen und aus Fördermitteln den voraussichtlichen Mittelabfluss aus der laufenden Investitionstätigkeit sowie aus den Zins- und Tilgungszahlungen nicht decken. Zum Ausgleich ist die Aufnahme weiterer Gesellschafterdarlehen vorgesehen.

Ab 2025 werden notwendige ausbalancierte Fahrpreissteigerungen von mindestens 5 % jährlich eingepflegt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass durch das DT die Beeinflussung der Einnahmeseite begrenzt ist.

Im Planungsjahr und im Mittelfristzeitraum wird von einer Fortführung des Deutschlandtickets (DT) ausgegangen. Somit bleibt es bei der Abkopplung der Fahrpreise von der Kostenentwicklung.

Die Sicherstellung des gegenwärtigen Leistungsangebots ist daher nur durch kommunale Mittel, Unterstützung von Bund/Land sowie dem Kostensenkungsbeitrag aus dem LVB-Produktivitätsprogramm umsetzbar. Für den Wirtschaftsplan unterstellen wir in Übereinstimmung mit dem strategischen Unternehmenskonzept der LVV eine Anpassung des Verkehrsleistungsförderungsvertrages (VLFV) um 3,5 Mio. € auf 94,1 Mio. € sowie weitere Mittel von Bund/Land/Stadt in Höhe von 20 Mio. EUR, wobei hier die Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel über den ZVNL analog der Vorjahre als wesentliche Position berücksichtigt ist.

Produktivitätsprogramm 2025 – Wirtschaftliche Optimierung der LVB

Die LVB strebt 2025 durch das Produktivitätsprogramm einen wirtschaftlichen Effekt von 18,6 Mio. € an. Dies ist in der Planung berücksichtigt. Die Maßnahmen verteilen sich auf vier Handlungsfelder:

Handlungsfeld 1- Energiemanagement:

Ziel ist die nachhaltige Senkung des Energieverbrauchs bei Fahrstrom und -diesel:

- Zweiseitige Speisung der Fahrleitung: Durch die Verbindung von Fahrleitungsabschnitten wird die Nutzung rekuperierter Bremsenergie optimiert. Dafür werden 2025 acht Unterwerke umgebaut, um Personensicherheit und Netzverfügbarkeit zu gewährleisten.
- Freigabe der Rückspeisebegrenzung: Straßenbahnen erzeugen mehr Energie durch Bremsvorgänge; die Effekte werden 2025 bewertet.
- Stillstandsmanagement: Optimierung des Parkens von Fahrzeugen an Betriebshöfen und Endhaltestellen durch ein Softwareupdate im PERDIS-System. 2025 startet ein Pilotbetrieb für die Fernstartfunktion des NGT10, später folgen NGT6 und NGT12.

Handlungsfeld 3 - Prozesse & Organisation (seit 01.01.2025 wurde das Handlungsfeld 2 mit Handlungsfeld 3 zusammengelegt):

Ziel: Die LVB optimiert Prozesse und Strukturen, um sie kundenorientierter und effizienter zu gestalten, dabei steht ebenfalls die Optimierung der Wertschöpfungstiefe im Fokus

- Frühzeitige Integration von Auszubildenden in die betriebliche Wertschöpfung und Abbildung ihres produktiven Beitrags zum Geschäftserfolg.
- Optimierung der Lebenszykluskosten von E-Bussen, abgestimmt auf die tatsächliche Laufleistung.
- Effizienzsteigerung durch Make-or-Buy-Entscheidungen und Optimierung der Erlöse in über einem Dutzend Maßnahmen (Ziel ist es, Kosten zu senken, Erlöse zu steigern und die Qualität zu verbessern).
- Projekt Wertstrom:
 - Analyse und Optimierung von Abläufen – kundenorientierte Ausrichtung der Prozesse an Wertströmen (End-to-End-Prozesse) – zur Steigerung der Effizienz.

- Automatisierung & Digitalisierung: Anpassung der Prozesse zur Vermeidung von Doppelarbeiten und Bürokratieabbau.
- Personalsteuerung: Zur Begrenzung der Personalressourcen (ab 2025 ff. in der LVB-Gruppe für alle Bereiche – ohne Fahrpersonal – auf rund 1.390 VbE) wird die Prämisse Optimierung vor Neubesetzung und Überprüfung der Chancen bei Nichtnachbesetzung durch Prozessveränderungen, Automatisierung und Digitalisierung für alle Bereiche als Maßgabe für die Transformation des Unternehmens notwendig. Dabei werden entsprechende Potenziale entwickelt und für die Umsetzung abgeleitet.

Effekt: Einsparungen von 6,6 Mio. € pro Jahr durch Prozessoptimierungen, Vermeidung von Verschwendungen und Flexibilisierung der Abläufe.

Handlungsfeld 4 - Fehlzeitenmanagement & Personalsteuerung:

Ziel ist die strategische Planung und Steuerung von Personalressourcen sowie die Reduzierung von Fehlzeiten.

- Standardisierung der Prozesse bei hohen Krankenständen und Ableitung von Gegenmaßnahmen.
- Workshops mit Führungskräften zur Entwicklung spezifischer Maßnahmen zur Fehlzeitenreduktion.

Effekt: Diese Maßnahmen senken die Kosten und erhöhen die verfügbaren Personalkapazitäten.

Bereits im Beschluss des Wirtschaftsplans ist die Umsetzung des *Wertstromprojektes* als eine zentrale Maßnahme verankert. Dabei werden sämtliche Prozesse und legaleinheitsübergreifend die Organisation nochmals hinsichtlich möglicher Effizienzen geprüft und entsprechend ausgerichtet. Um den Effekt sicher zu stellen, hat die Geschäftsführung im Wirtschaftsplan eine Höchstgrenze für einzusetzende Ressourcen außerhalb Fahrdienst per Geschäftsführungsbeschluss festgelegt, die maximal eingesetzt werden dürfen. Die im Wirtschaftsplan verankerten Effekte, die auf den einzelnen umzusetzenden Maßnahmen basieren, können aber nur dann ihre Wirksamkeit entfalten, wenn entlang der verschiedenen, vorgenannten Handlungsfelder notwendige Personalmaßnahmen durchgeführt werden. Um die Umsetzung dieser Maßnahmen abzusichern, wurde in 2024 eine entsprechende Rückstellung gebildet.

In der mittelfristigen Wirtschaftsplanung 2025 ff. wurden bestehende Tarifabschlüsse und unterzeichnete Tarifverträge (zuletzt im Jahr 2024 Mantel-Tarifvertrag TV-N Sachsen sowie Entgelttarifvertrag IFTEC GmbH & Co. KG) verarbeitet; im Übrigen wird mit einer Prämisse von durchschnittlich 3% Steigerung des Personalaufwandes pro Jahr geplant. Bei weiteren Tarifsteigerungen oberhalb der Planungsprämisse sind weitere Maßnahmen der Gegenfinanzierung durch interne Kostensenkungen sowie weitere externe Finanzierungsmittel zu ergreifen.

Das Verhandlungsergebnis der Tarifverhandlungen im Öffentlichen Dienst einschließlich zur Tabellenentgelterhöhungen der Anlage A zum TVöD/VKA bleibt derzeit ergebnisoffen abzuwarten. Auf Basis der Einigung vom 10. April 2024 zum TV-N Sachsen wurde zwischen den Tarifparteien vereinbart, dass Tabellenentgelterhöhungen der Anlage A zum TVöD/VKA, die bis zum 31. Dezember 2027 aufgrund tarifvertraglicher Vereinbarungen wirksam werden, auf die Monatsentgelttabelle des TV-N Sachsen (Entgelttabelle) übertragen werden (= Anbindung an die Entgelttabelle der Anlage A zum TVöD/VKA). Das bedeutet auch, dass in diesem Zeitraum keine gesonderten Entgelttarifrunden TV-N Sachsen stattfinden. Auf die künftigen Ergebnisse der TVöD-Verhandlungen auf Bundesebene durch die VKA mit den Gewerkschaften können die LVB damit jedoch auf Arbeitgeberseite keinen Einfluss

nehmen, da die LVB nicht direkter Verhandlungspartner bei den Tarifabschlüssen im öffentlichen Dienst sind. Nach der medialen Bekanntgabe im Oktober 2024 der für den Öffentlichen Dienst benannten Forderungen für die Tarifrunde 2025 zum TVöD/VKA ist mit einem Volumen von 8 Prozent, mindestens jedoch 350 €, für 12 Monate ein potenzielles Risiko aus den stattfindenden Tarifverhandlungen gegenüber der beschlossenen Wirtschaftsplanung nicht ausgeschlossen.

Das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung wird für 2025 und die Folgejahre ausgeglichen geplant. Dies stellt vor dem Hintergrund der durch das Deutschlandticket bewirkten Begrenzung des Erlöswachstums bei gleichzeitig steigenden Kosten (Preis-Kosten-Abkopplung) eine enorm anspruchsvolle Aufgabe dar.

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.

Die festgelegte Zielgröße zur Frauenquote im Aufsichtsrat der LVB beträgt 25,0 %; die Zielgröße zur Frauenquote innerhalb der Geschäftsführung der LVB beträgt mindestens 30,0 %. Zum 31. Dezember 2024 konnte die Zielgröße in Bezug auf den Aufsichtsrat nicht erreicht werden. Die Frauenquote im Aufsichtsrat beträgt 15,0 %. Der Aufsichtsrat selbst hat allerdings keinen Einfluss auf die Zusammensetzung des Gremiums. Er kann lediglich die Entsendungsberechtigten auffordern, bei der Besetzung darauf zu achten, dass die festgelegte Zielgröße erreicht wird. Die Zielgröße zur Frauenquote innerhalb der Geschäftsführung der LVB zum 31. Dezember 2024 beträgt 33,0 %. Die Zielgröße wurde also erreicht. Als neue Zielgrößen zur Frauenquote im Aufsichtsrat wird 50,0 % (laut Beschluss vom 10. März 2025) und für die Geschäftsführung 33,0 % festgelegt. Diese sollen bis zum 31. Dezember 2029 erreicht werden.

Die Geschäftsführung der LVB hatte beschlossen, bis zum 31. Dezember 2021 einen Frauenanteil in der oberen Managementebene von 37,0 % und in der mittleren Managementebene von 30,0 % erreichen zu wollen. Der Anteil der Frauen in der oberen Managementebene lag zum 31. Dezember 2024 bei 36,4 % und der in den mittleren Managementebenen bei 30,0 %. Die derzeitige Besetzung steht nahezu vollständig im Einklang mit den festgesetzten Zielen. Weiterhin wurde festgelegt, an der Quote sowohl in der oberen Managementebene mit 37,0 % als auch in der mittleren Managementebene von 30,0 % festzuhalten. Die festgelegten Zielgrößen sollen am 31. Dezember 2026 erreicht sein.

Leipzig, den 11. April 2025

Geschäftsführung

Ulf Middelberg

Katrin Lukas

Ronald Juhrs

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

		2024	2023	2022
Fahrgäste	Mio. LBF	166,9	153,3	135,0
Gesamtkilometer	Mio. km	26,7	23,3	24,2
Eigenleistung und Subleistung ¹⁾				
Umlaufstunden	Mio. h	1,7	1,5	1,5
Eigenleistung und Subleistung ¹⁾				
Mitarbeiterkapazität	VbE in Ø	1.346,4	824,6	801,5
Kostendeckungsgrad gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	%	59,4	58,9	61,2
Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag	Mio. EUR	90,6	71,7	66,3
Zuschüsse/Kompensationen von der Stadt Leipzig	Mio. EUR	35,5	24,0	0,0
Zuschüsse/Kompensationen von Bund/Land	Mio. EUR	11,9	25,4	24,0
Betriebsergebnis ²⁾	Mio. EUR	3,3	3,3	-1,2
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	Mio. EUR	0,0	0,0	-3,9
Investitionen	Mio. EUR	94,5	77,2	103,9
Eigenmittel für Investitionen	Mio. EUR	55,3	34,4	40,5
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	Mio. EUR	5,0	4,0	3,5
Gesellschafterdarlehen	Mio. EUR	213,1	197,0	194,5
Cash-Pool-Saldo gegenüber LVV	Mio. EUR	25,6	29,2	11,3
Anlagenintensität	%	89,7	90,3	92,3
Investitionsquote	%	12,0	10,3	14,3
Eigenkapitalquote	%	15,5	16,4	17,2
wirtschaftliche Eigenkapitalquote	%	37,9	39,3	40,3

¹⁾ ab 2024 inklusive Flexa

²⁾ Betriebsleistung abzüglich Betriebsaufwand

Plan/Ist-Vergleich	in Mio. EUR		
	Plan 2024	Ist 2024	Abweichung
Verkehrserlöse (Linienneinnahme)	101,7	103,4	1,7
Verkehrserlöse (Ausgleichszahlungen)	42,8	34,8	-8,0
Weitere Verkehrserlöse	5,0	4,7	-0,3
Sonstige Umsatzerlöse	30,7	33,2	2,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	2,1	3,2	1,1
Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag	90,6	90,6	0,0
Verkehrsbedienverträge (Landkreise)	2,6	2,4	-0,2
Sonstige Leistungen (ZVNL)	1,3	1,3	0,0
Zuschüsse/Kompensationen von der Stadt Leipzig	26,5	35,5	9,0
Zuschüsse/Kompensationen von Bund/Land	5,7	11,9	6,2
Weitere Erträge	12,3	12,6	0,3
Materialaufwand	192,9	189,5	-3,4
Personalaufwand	60,3	76,3	16,0
Abschreibungen	30,1	29,2	-0,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	33,4	35,2	1,8
Finanzergebnis	-4,4	-3,2	1,2
Steuern	0,2	0,1	-0,1
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	0,0	0,0	0,0

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 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt „4 Erklärung zur Unternehmensführung“ des Lageberichts enthalten ist, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 Anfor-

derungen 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 Geschäftsführung ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt „4 Erklärung zur Unternehmensführung“ des Lageberichts enthalten ist.

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 unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die Geschäftsführung ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist die Geschäftsführung verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, 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 ist die Geschäftsführung dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmensaktivität zu beurteilen. Des Weiteren hat sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmensaktivität, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensaktivität zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist die Geschäftsführung 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 ist die Geschäftsführung verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet hat, 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 Außer Kraftsetzen 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 der Geschäftsführung angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von der Geschäftsführung dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von der Geschäftsführung angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensstätigkeit 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 Unternehmensstätigkeit 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 des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von der Geschäftsführung dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von der Geschäftsführung 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 11. April 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Strom
Antje Strom
15.04.2025
Strom
Wirtschaftsprüfer

Lorenz
Jacqueline Lorenz
15.04.2025
Lorenz
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 der Geschäftsführung),
Katrin Lukas (Geschäftsführerin / Arbeitsdirektorin),
Ronald Juhrs (Geschäftsführer)

PDF-Download
www.L.de/geschaeftsbericht