

Jahresabschluss 2023

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Bilanz zum 31. Dezember 2023

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Aktiva

in TEUR

	31.12.2023	31.12.2022
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	846	1.617
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.859	2.703
3. Geleistete Anzahlungen	8.335	4.687
	11.040	9.007
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon Grundstücke: TEUR 25.765 (Vj.: TEUR 25.903) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten: TEUR 79.983 (Vj.: TEUR 81.425) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenweges: TEUR 865 (Vj.: TEUR 1.000)	106.614	108.328
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	297.576	272.370
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	223.213	228.568
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	17.161	19.355
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.123	5.958
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	84.266	77.742
	732.953	712.321
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.533	6.533
2. Beteiligungen	35	537
	6.568	7.070
	750.561	728.398
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.795	2.863
2. Forderungen gegen Gesellschafter	29.310	13.315
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	12.399	7.987
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9	0
5. Sonstige Vermögensgegenstände	15.653	11.274
	62.166	35.439
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	17.783	24.999
	79.949	60.438
C. Rechnungsabgrenzungsposten	484	478
	830.994	789.314

Passiva

in TEUR

	31.12.2023	31.12.2022
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	381.321	363.946
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.936	5.018
2. Sonstige Rückstellungen	60.045	43.723
	64.981	48.741
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.358	11.095
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	197.052	194.466
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	18.253	8.375
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.102	2.682
5. Sonstige Verbindlichkeiten	15.260	17.793
davon aus Steuern: TEUR 467 (Vj.: TEUR 420)		
	244.025	234.411
E. Rechnungsabgrenzungsposten	4.526	6.075

830.994

789.314

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

in TEUR

	2023	2022
1. Umsatzerlöse	160.689	134.948
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	3.074	1.929
3. Sonstige betriebliche Erträge	136.936	107.103
davon Zuschüsse des Gesellschafters und verschiedener Aufgabenträger: TEUR 77.585 (Vj.: TEUR 71.132)		
	300.699	243.980
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	33.918	10.645
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	149.567	128.882
	183.485	139.527
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	43.779	38.039
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
davon für Altersversorgung: TEUR 1.806 (Vj.: TEUR 2.649)	10.528	10.358
	54.307	48.397
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	54.402	51.627
7. Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse	-25.488	-23.667
	28.914	27.960
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	30.678	29.345
9. Erträge aus Beteiligungen	637	859
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 637 (Vj.: TEUR 859)		
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	6
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 0 (Vj.: TEUR 6)		
11. Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	745	602
12. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	663	200
davon an verbundene Unternehmen: TEUR 408 (Vj.: TEUR 63)		
13. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	502	0
14. Aufwendungen aus Verlustübernahme	800	747
15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.954	3.512
davon aus verbundenen Unternehmen: TEUR 3.641 (Vj.: TEUR 3.115)		
16. Ergebnis vor Steuern	104	-3.841
17. Ergebnis nach Steuern	104	-3.841
18. Sonstige Steuern	104	103
19. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags übernommene Verluste	0	3.944
20. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne	0	0
21. Jahresüberschuss	0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2023

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	14
4.4	Abschlussprüferhonorar	18
4.5	Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	18
4.6	Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2023 (§ 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), haben ihren Sitz in Leipzig.

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

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 der LVB weist zum Abschlussstichtag wie im Vorjahr die Größenmerkmale einer großen Kapitalgesellschaft nach § 267 Handelsgesetzbuch (HGB) auf.

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

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

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

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

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

Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

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

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

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. Die Ausleihungen sind zum Nominalwert 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 1,82 % (Vj.: 1,78 %) 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.

Ein Teil der Pensionsverpflichtungen (84 TEUR) ist gemäß § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB mit dem Zeitwert der Rückdeckungsversicherung bewertet, da es sich hierbei um kongruent rückgedeckte Versorgungszusagen handelt. Bei diesen Pensionsverpflichtungen, für die Rückdeckungsversicherungsverträge existieren, welche an die Pensionsanwärter verpfändet sind, werden die Verpflichtungen und der Aktivwert der Rückdeckungsversicherungen (84 TEUR) nach § 246 Abs. 2 HGB verrechnet.

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 1,74 % (Vj.: 1,44 %) 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 1,74 % (Vj.: 1,44 %). 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 17 TEUR selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert. Insgesamt fielen 485 TEUR Entwicklungskosten an.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** von 4.795 TEUR (Vj.: 2.863 TEUR) ergaben sich zum Bilanzstichtag im Wesentlichen mit 2.481 TEUR (Vj.: 1.777 TEUR) aus der Abrechnung der von der Gesellschaft erbrachten Personenbeförderungsleistungen sowie mit 746 TEUR (Vj.: 789 TEUR) aus dem Nebengeschäft. Weiterhin sind hier Ausgleichsansprüche von 1.510 TEUR (Vj.: 278 TEUR) auf Erstattung von Fahrgeldausfällen gemäß Neuntem Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) enthalten.

Von den **Forderungen gegen Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von 29.310 TEUR (Vj.: 13.315 TEUR) betreffen

- 32 TEUR (Vj.: 43 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 29.278 TEUR (Vj.: 13.272 TEUR) sonstige Forderungen.

Von den **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** von 12.399 TEUR (Vj.: 7.987 TEUR) betreffen

- 2.390 TEUR (Vj.: 817 TEUR) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 10.009 TEUR (Vj.: 7.170 TEUR) sonstige Forderungen.

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

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** betragen 15.653 TEUR (Vj.: 11.274 TEUR), davon betreffen 5.305 TEUR (Vj.: 3.059 TEUR) Forderungen aus Fördermitteln.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen haben 46 TEUR (Vj.: 44 TEUR) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Im **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** von 484 TEUR (Vj.: 478 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 846 TEUR (Vj.: 1.617 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	
	2023	2022
Anfangsstand 01.01.	363.946	323.593
Zugänge	42.881	64.067
Abgänge	18	47
Ertragswirksame Auflösung	25.488	23.667
Endstand 31.12.	381.321	363.946

Bei den **Pensionsrückstellungen** von 4.936 TEUR (Vj.: 5.018 TEUR) ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von 34 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 60.045 TEUR (Vj.: 43.723) enthalten hauptsächlich Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten (27.262 TEUR), ausstehende Rechnungen (14.935 TEUR), Altlasten (7.278 TEUR), Personalansprüche (5.084 TEUR) sowie Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb von drei Monaten nach dem Stichtag (3.252 TEUR). In den Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten sind vor allem die im Rahmen der vorläufigen Abrechnung ermittelten Rückzahlungsverpflichtungen enthalten. Für den Bewilligungszeitraum 2022 betreffen diese den ÖPNV-Rettungsschirm (6.054 TEUR) sowie das Bildungsticket (4.647 TEUR), für den Bewilligungszeitraum 2023 das Deutschlandticket (5.555 TEUR) und das Überbrückungsprogramm (6.349 TEUR).

In den Personalverpflichtungen sind Verpflichtungen von 4.283 TEUR aus Wertguthaben im Rahmen des Modells „BeVor 67“ enthalten. „BeVor 67“ ist ein Wertkontenmodell, das den Beschäftigten der LVB-Gruppe den Eintritt in den vorzeitigen Ruhestand oder auch in die Teilzeit vor dem Ruhestand ermöglicht. Um bereits vor dem gesetzlichen Rentenalter in den Ruhestand zu gehen, können Entgelt- und Zeitbestandteile, wie zum Beispiel laufendes Entgelt, Einmalzahlungen, Urlaubstage und Mehrarbeits-/Überstunden, eingebracht werden. Die hierfür gebildeten Rückstellungen sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den Kapitalanlagen zur Sicherung der langfristig fälligen Verpflichtungen aus dem Wertkontenmodell, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung dieser Altersversorgungsverpflichtungen dienen, verrechnet worden. Die fortgeführten Anschaffungskosten und damit der beizulegende Zeitwert im Sinne des § 255 Abs. 4 HGB betragen 3.559 TEUR. Der Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden beziffert sich ebenfalls auf 3.559 TEUR. Zusätzlich werden die Ansparverträge für Wertguthaben durch den Arbeitgeber über einen Zuschuss gefördert. Diese Verpflichtung ist separat bilanziert.

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

Verbindlichkeiten				in TEUR
	Restlaufzeit			Gesamt
	bis zu	von einem bis	über	31.12.2023
	einem Jahr	zu fünf Jahre	fünf Jahre	
	(31.12.2022)	(31.12.2022)	(31.12.2022)	(31.12.2022)
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.358	0	0	12.358
	(11.095)	(0)	(0)	(11.095)
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	14.678	62.298	120.076	197.052
	(14.420)	(60.766)	(119.280)	(194.466)
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	18.253	0	0	18.253
	(8.375)	(0)	(0)	(8.375)
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.102	0	0	1.102
	(2.682)	(0)	(0)	(2.682)
5. Sonstige Verbindlichkeiten	15.260	0	0	15.260
	(17.793)	(0)	(0)	(17.793)
	61.651	62.298	120.076	244.025
	(54.365)	(60.766)	(119.280)	(234.411)

Sämtliche Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter**, mitzugehörig zu den verbundenen Unternehmen, von 197.052 TEUR (Vj.: 194.466 TEUR) betreffen mit

- 6 TEUR (Vj.: 1 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 197.046 TEUR (Vj.: 194.465 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten.

Von den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** (18.253 TEUR, Vj.: 8.375 TEUR) betreffen mit

- 12.650 TEUR (Vj.: 2.516 TEUR) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie
- 5.603 TEUR (Vj.: 5.859 TEUR) sonstige Verbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, (1.102 TEUR, Vj.: 2.682 TEUR) betreffen, wie im Vorjahr, im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den **sonstigen Verbindlichkeiten** (15.260 TEUR, Vj.: 17.793 TEUR) werden im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus größtenteils noch nicht verwendeten Fördermitteln von 8.716 TEUR (Vj.: 17.185 TEUR) und Verbindlichkeiten gegenüber der Stadt Leipzig aus abgerufenen Vorauszahlungen für das Deutschlandticket von 6.210 TEUR (Vj.: 0 TEUR) ausgewiesen.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** von 4.526 TEUR (Vj.: 6.075 TEUR) enthält im Wesentlichen das Folgejahr betreffende Fahrgeldeinnahmen von 4.166 TEUR.

2.3 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Umsatzerlöse** im Geschäftsjahr 2023 betragen 160.689 TEUR (Vj.: 134.948 TEUR) und setzen sich wie folgt zusammen:

	in TEUR	
	2023	2022
Verkehrserlöse	132.757	105.997
davon: Linieneinnahme	108.679	81.869
davon: Ausgleichszahlungen	20.127	19.415
davon: Weitere Verkehrserlöse	3.951	4.713
Leistungen für die Unternehmen der LVB-Gruppe	26.393	26.722
Übrige Umsatzerlöse	1.539	2.229
	160.689	134.948

Die Beförderungsentgelte im Linienverkehr enthalten die Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen der Gesellschaft, welche im Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) (MDV), gültig sind, sowie aus dem Verkauf von ausschließlich im Haustarif der LVB gültigen Fahrausweisen. Im Rahmen des MDV werden die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf den Verkehrsunternehmen zugeschrieben. Aufgrund der noch ausstehenden Jahresrechnung sind die voraussichtlich zuzurechnenden Beträge erfasst. Die durch die Einführung des Verbundtarifs entstandenen verbundbedingten Belastungen (Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste) werden durch Zahlungen von 1.566 TEUR seitens der Länder und Aufgabenträger ersetzt.

Die Ausgleichszahlungen betreffen mit 16.160 TEUR Zahlungen auf der Grundlage des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr, mit 3.865 TEUR die Erstattungen für Fahrgeldausfälle für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß Sozialgesetzbuch Neuntes Buch.

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 761 TEUR. Die Umsätze wurden ausschließlich im Inland erzielt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 136.936 TEUR (Vj.: 107.103 TEUR) beinhalten im Wesentlichen:

- 71.674 TEUR Erträge aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag
- 13.130 TEUR Erträge aus Energiepreisbremse,
- 24.000 TEUR Erträge aus Ausgleich Mehrkosten ÖPNV,
- 10.662 TEUR Erträge aus Regionalisierungsmitteln Bund,
- 5.100 TEUR Erträge aus Auflösung von Rückstellungen,
- 4.056 TEUR sonstige Verkehrsleistungen,
- 1.856 TEUR periodenfremde Erträge aus Leipzig-Pass Mobilcard 2022
- 1.729 TEUR Erträge aus Schadenersatzleistungen und Versicherungsleistungen,
- 42 TEUR Erträge aus Abgang von Anlagevermögen und
- 478 TEUR übrige periodenfremde Erträge.

Der **Materialaufwand** von 183.485 TEUR (Vj.: 139.527 TEUR) beinhaltet 90 TEUR periodenfremde Aufwendungen.

Der **Personalaufwand** von 54.307 TEUR (Vj.: 48.397 TEUR) beinhaltet 26 TEUR periodenfremde Personalaufwendungen.

Die **Abschreibungen** betragen im Geschäftsjahr 54.402 TEUR (Vj.: 51.627 TEUR), davon 211 TEUR außerplanmäßig. Gegenläufig beträgt die **Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse** 25.488 TEUR (Vj.: 23.667 TEUR), davon 54 TEUR außerplanmäßig. Die außerplanmäßigen Abschreibungen resultieren aus der Überbauung von Bauvorhaben.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 30.678 TEUR (Vj.: 29.345 TEUR) enthalten 2 TEUR Aufwendungen aus Abgang von Anlagevermögen und 2.234 TEUR übrige periodenfremde Aufwendungen.

Im Posten **sonstige Zinsen und ähnliche Erträge** von 663 TEUR (Vj.: 200 TEUR) sind 146 TEUR (Vj.: 37 TEUR) für Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen und periodenfremde Zinserträge von 20 TEUR enthalten.

Die **Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens** von 502 TEUR (Vj.: 0 TEUR) betreffen die vollumfänglichen Abschreibungen der Beteiligungen Mobility inside Holding GmbH & Co. KG sowie der Mobility inside Verwaltungs GmbH. Die außerplanmäßigen Abschreibungen resultieren aus der dauerhaften Wertminderung der beiden Gesellschaften auf Grund der Einstellung des operativen Geschäftsbetriebs.

Die **Aufwendungen aus Verlustübernahme** von 800 TEUR (Vj.: 747 TEUR) berücksichtigen die von den LVB zur Finanzierung des laufenden Betriebes an den MDV gezahlten Beträge.

Der Posten **Zinsen und ähnliche Aufwendungen** von 3.954 TEUR (Vj.: 3.512 TEUR) schließt 50 TEUR (Vj.: 263 TEUR) für Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen sonstigen Rückstellungen ein.

3 Angaben zum Jahresergebnis

Der Jahresgewinn von 101,71 EUR wird im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die LVV abgeführt. Die LVB schließt das Geschäftsjahr 2023 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 2023 aufgestellt. Der für den größten und kleinsten Konsolidierungskreis erstellte Konzernabschluss wird beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht und ist über das Unternehmensregister abrufbar.

4.2 Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2023 bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Leistungs- und Leasingverträgen von 203.986 TEUR. Im Jahr 2024 ist ein Betrag von 193.280 TEUR fällig. Diese sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen in Höhe von 191.693 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beläuft sich auf 90.597 TEUR, davon 441 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Das Bestellobligo beinhaltet Investitionsverpflichtungen von 90.524 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 2024 beträgt circa 837 TEUR.

Das im Jahr 2005 mit der Skandinaviska Enskilda Banken AB Public Sweden, Stockholm (SEB), abgeschlossene grenzüberschreitende Leasinggeschäft mit einem Transaktionsvolumen von 22.906 TEUR wurde zum 28. Dezember 2023 durch Ausübung der ersten Kaufoption regulär vorzeitig beendet. Zum Bilanzstichtag bestehen aus dem Geschäft keine ausstehenden Leasingverbindlichkeiten (Vj.: 15.842 TEUR) und insoweit auch kein Haftungsverhältnis mehr. Das an den Vermögensgegenständen des Leasinggeschäfts bestellte Pfandrecht zugunsten der LVB ist erloschen.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2023 an die Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungverbandes 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 37.961 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 2023 wurden den Mitgliedern der Geschäftsführung folgende Leistungen gewährt:

	in TEUR						
	Festes Jahres- grund- gehalt	Sonstige Bezüge	Erfolgs- abhängige Vergü- tungen	Gesamt- vergütung	Geleistete Zahlungen im Falle der Beendigung der Tätigkeit (Abfindungen)	Art der Alters- ver- sorgung ¹	Alters- versorgung (Beitrags-) Aufwand
Katrin Lukas	180	6	29	215	0	A	18
Ronald Juhrs	220	7	28	255	0	A+B	39
Ulf Middelberg ²	0 ²	0	0	0	0		
				470			

¹ A – beitragsorientierte Leistungszusage, B - Zusatzversorgung

² Bezüge vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 von LVV

Für die Managementleistungen 2023 erfolgte eine Weiterberechnung von der LVV an die LVB in Höhe von 240 TEUR.

Die Pensionsleistungen an frühere Mitglieder der Geschäftsführung betrugen 543 TEUR. Für laufende Pensionen an ehemalige Geschäftsführer sind 4.936 TEUR zurückgestellt.

Der **Aufsichtsrat** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Anteilseignervertreter

Torsten Bonew	Erster Bürgermeister und Beigeordneter für Finanzen,
Vorsitzender des Aufsichtsrates	Stadt Leipzig
Thomas Dienberg	Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau,
	Stadt Leipzig
William Grosser	Rentner
Christian Kriegel	Fraktionsgeschäftsführer,
	AfD-Fraktion im Stadtrat der Stadt Leipzig
Konrad Riedel	Rentner
Franziska Riekewald	Mitarbeiterin der Geschäftsführung,
	Mobiler Behindertendienst Leipzig e. V.
Michael Schmidt	Fraktionsgeschäftsführer,
	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat Leipzig
Michael Weickert	Referent,
	Sächsischer Landtag, Robert Clemen MdL
Kristina Weyh	Mitarbeiterin Abgeordnetenbüro,
	Dr. Claudia Maicher MdL
Christopher Zenker	Regionalgeschäftsführer,
	SPD Landesverband Sachsen

Arbeitnehmervertreter

Gerd Doepelheuer Stellvertretender Vorsitzender bis 22. Mai 2023	Rentner
Paul Schmidt Stellvertretender Vorsitzender seit 23. Mai 2023	Landesbezirksfachbereichsleiter, ver.di Landesbezirk SAT
Renate Backmann bis 22. Mai 2023	Schienenbahnfahrerin, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH
Bernd Beinlich seit 23. Mai 2023	Fahrlehrer Straßenbahn, LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH
Jens Herrmann-Kambach	Betriebsrat, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Bernd Hoffmann	Standortmanager, IFTEC GmbH & Co. KG
Matthias Irmscher bis 22. Mai 2023	Schienenbahnfahrer, Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH
Uwe Kölle	Omnibusfahrer, LeoBus GmbH
André Luck	Schichtleiter Leitstelle, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Philip Ludwig bis 22. Mai 2023	Mitarbeiter Fahrzeugservice, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Uwe Pohlers seit 23. Mai 2023	Bereichsleiter Betriebssteuerung, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Katharina Raschdorf seit 23. Mai 2023	Gewerkschaftssekretärin, ver.di
Doreen Wagner bis 22. Mai 2023	Bereichsleiterin Einkauf und Logistik, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Lucas Zahn seit 23. Mai 2023	Gewerkschaftssekretär, ver.di
Holger Zeder	Schienenbahnfahrer, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

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

in EUR		
Anteilseignervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Torsten Bonew Aufsichtsratsvorsitzender	1.000,00	1.625,00
Thomas Dienberg	1.000,00	1.375,00
William Grosser	1.000,00	1.750,00
Christian Kriegel	1.000,00	1.500,00
Konrad Riedel	1.000,00	2.000,00
Franziska Riekewald	1.000,00	1.625,00
Michael Schmidt	1.000,00	1.750,00
Michael Weickert	1.000,00	1.625,00
Kristina Weyh	1.000,00	1.500,00
Christopher Zenker	1.000,00	1.250,00
	10.000,00	16.000,00

in EUR		
Arbeitnehmervertreter	Summe Vergütung	Summe Sitzungsgelder
Paul Schmidt Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender	583,33	1.000,00
Renate Backmann	416,67	250,00
Bernd Beinlich	583,33	1.000,00
Gerd Doepelheuer	416,67	125,00
Jens Herrmann-Kambach	1.000,00	1.625,00
Bernd Hoffmann	1.000,00	1.625,00
Matthias Irmscher*	416,67	750,00
Uwe Kölle	1.000,00	1.625,00
André Luck	1.000,00	2.000,00
Philip Ludwig	416,67	250,00
Uwe Pohlers	583,33	1.250,00
Katharina Raschdorf	583,33	750,00
Doreen Wagner	416,67	375,00
Lucas Zahn	583,33	1.000,00
Holger Zeder	1.000,00	1.750,00
	10.000,00	15.375,00

* inkl. Nachzahlung aus 2022 in 2023

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

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt (§ 267 Abs. 5 HGB)

	2023	2022
Mitarbeiter Kerngeschäft	605	590
davon: Mitarbeiter Fahrdienst (Fahrer)	298	330
Mitarbeiter Service und Management	260	249
	865	839

4.6 Anteilsbesitz der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig, zum 31. Dezember 2023 (§ 285 Nr. 11 HGB)

Verbundene Unternehmen

	Abkürzung	Gesellschafter	Anteil am gezeichneten Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
LAB Leipziger Aus- und Weiterbildungsbetriebe GmbH, Leipzig ¹	LAB	LVB	100,00	200	166
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ¹	LSB	LVB	100,00	271	27
LTB Leipziger Transport und Logistik Betriebe GmbH, Leipzig ¹	LTB	LVB	100,00	828	98
Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH, Leipzig ¹	LSVB	LVB	100,00	354	347
LeoBus GmbH, Leipzig ¹	LeoBus	LVB	100,00	1.966	108
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig ²	IFTEC	LVB Siemens ³	50,00	8.381	983
ELG Leipzig GmbH, Leipzig	ELG	LVB Stadtwerke ⁴	10,00	58	5

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

² Stimmrechtsmehrheit der Vertreter der LVB im Aufsichtsrat

³ Siemens Mobility GmbH, München

⁴ Stadtwerke Leipzig GmbH, Leipzig

Beteiligungen					
	Abkürzung	Gesellschafter	Anteil am gezeichneten Kapital %	Eigenkapital TEUR	Ergebnis TEUR
LIB Verwaltungs-GmbH, Leipzig	LIBV	LVB Siemens ¹	50,00	26	1
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), Halle (Saale) ²	MDV	LVB andere	16,96	477	0
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ²	MiV	LVB andere	5,00	54	2
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main ²	MiH	LVB andere	2,20	16.336	-1.064
beka GmbH, Köln ²	beka	LVB andere	0,47	1.175	33

¹ Siemens Mobility GmbH, München² Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022

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 Bestimmung des effektiven Steuersatzes nach dem MinStG ist sehr komplex und beinhaltet eine Vielzahl von spezifischen Anpassungen. Auf die LVB wird zukünftig grundsätzlich keine Steuer Mehrbelastung aus der nationalen Ergänzungssteuer entfallen, da sie weder oberste Muttergesellschaft noch Gruppenträgerin der Mindeststeuergruppe im Sinne des § 3 MinStG ist. Allerdings ist sie der Gruppenträgerin LVB zum Ausgleich für etwaige durch die LVB verursachte nationale Ergänzungssteuerbeträge verpflichtet, welche künftig durch die LVB für alle in Deutschland belegenen Geschäftseinheiten verursacht werden.

Da das MinStG für das Geschäftsjahr 2023 für die LVB noch keine Anwendung findet, entsteht für das Geschäftsjahr 2023 keine – dem Gruppenträger auszugleichende - Steuerbelastung aus dem MinStG. Aufgrund der Komplexität der Anwendung der Pillar 2 Gesetzgebung und der Berechnung der möglichen steuerlichen Auswirkungen, sind derzeit die quantitativen und qualitativen Auswirkungen für zukünftige Geschäftsjahre noch nicht zuverlässig abschätzbar.

5 Nachtragsbericht

Aus dem aktuellen Verhandlungsstand der Tarifgespräche bei der Tochtergesellschaft IFTEC ist zu erwarten, dass eine Einigung in den Tarifverhandlungen über die in den Wirtschaftsplanungen sowohl der IFTEC als auch der LVB angenommenen Kostenentwicklung hinausgeht.

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 29. Februar 2024

Geschäftsführung

Ulf Middelberg

Katrin Lukas

Ronald Juhrs

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2023

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2023
	01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	3.359	17	0	16	3.392
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	19.359	462	0	397	20.218
3. Geleistete Anzahlungen	4.687	4.098	0	-450	8.335
	27.405	4.577	0	-37	31.945
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	162.740	1.340	138	1.762	165.704
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Sicherungsanlagen	649.478	20.189	2	26.843	696.508
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	532.676	6.095	1.236	9.015	546.550
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder Nr. 3 gehören	50.081	43	0	47	50.171
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30.203	731	274	81	30.741
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	77.742	44.235	0	-37.711	84.266
	1.502.920	72.633	1.650	37	1.573.940
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6.533	0	0	0	6.533
2. Beteiligungen	537	0	0	0	537
	7.070	0	0	0	7.070
	1.537.395	77.210	1.650	0	1.612.955

in TEUR					
01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	Abschreibungen	Buchwerte
				31.12.2023	31.12.2022
1.742	804	0	0	2.546	846
16.656	1.703	0	0	18.359	1.859
0	0	0	0	0	8.335
18.398	2.507	0	0	20.905	11.040
54.412	4.678	0	0	59.090	106.614
377.108	21.825	1	0	398.932	297.576
304.108	20.461	1.232	0	323.337	223.213
30.726	2.284	0	0	33.010	17.161
24.245	2.647	274	0	26.618	4.123
0	0	0	0	0	84.266
790.599	51.895	1.507	0	840.987	732.953
0	0	0	0	0	6.533
0	502	0	0	502	35
0	502	0	0	502	6.568
808.997	54.904	1.507	0	862.394	750.561
					728.398

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Leipzig

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen des Unternehmens	2
1.1	Geschäftsmodell des Unternehmens	2
1.2	Ziele und Strategien	3
2	Wirtschaftsbericht	4
2.1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	4
2.2	Geschäftsverlauf	6
2.3	Ertragslage	7
2.4	Finanzlage	9
2.5	Vermögenslage	10
2.6	Mitarbeiter und Beschäftigtenpolitik	12
2.7	Investitionen	13
3	Risiko-, Chancen- und Prognosebericht	15
3.1	Risikobericht	15
3.2	Chancenbericht	16
3.3	Prognosebericht	17
4	Erklärung zur Unternehmensführung	19

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 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**, dem 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 (MIV) – 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 sind vor allem die Linieneinnahmen die Haupteinnahmequellen der LVB.

Daneben stehen Finanzierungs- und Förderinstrumente des Bundes, des Landes, der Kommune und der Aufgabenträger zur Verfügung. Auf Bundesebene sind wegen verschiedener Marktverwerfungen (Energiemarkt, Preiseffekte infolge außenwirtschaftlicher Entwicklungen, strikte Klimavorgaben) die Förderung des Bundes über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und in geringem Umfang auch Regionalisierungsmittel aufgestockt worden. Mit dem Bekenntnis des Freistaates Sachsen zu den in Bevölkerungszahlen steigenden Oberzentren Leipzig und Dresden geht die Erwartung einher, den Landesbeitrag zu einem wachsenden Investitionsbedarf im wachsenden ÖPNV und den steigenden Betriebskosten entsprechend weiterzuentwickeln.

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, 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 Verkehrsfinanzierung 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. Das 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 sind in langfristiger Perspektive seit Jahrzehnten erstmalig wieder substanzielle Netzerweiterungen angedacht, 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 Stadtbahnfahrzeuge 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 Netzinfrastuktur modernisiert und weiter für einen Einsatz kapazitätsstarker 2,40-Meter breiter Fahrzeuge ab dem Jahr 2024 ertüchtigt. 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 Rekrutierung 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.

Seit Juli 2023 hat sich eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe auf Basis bereits umgesetzter Aktivitäten und laufender Projekte mit der Entwicklung einer **Digitalstrategie** für die LVB-Gruppe beschäftigt. Diese hat die gemachten Erfahrungen und die neuen Erkenntnisse gebündelt und definiert, was Digitalisierung für uns als Unternehmen bedeutet und welche Schritte wir zukünftig noch gehen müssen. Einer der weiteren Schritte sind beispielsweise die Verbindung mit unserem Produktivitätsprogramm, die Entwicklung eines Reifegradmodelles und die Ist-Aufnahme erfolgreich umgesetzter und laufender Digitalisierungsprojekte. Dazu gehören u. a.: *Flexa* (als Produkt und Routing), LeipzigMOVE als Integrator-Plattform/Produkt, CE4CE (videobasierte Zustandserkennung), Digital Twin (LRVTwin) & Predictive Maintenance, Indigo (digitale Erfassung und Verarbeitung beim Bereich Dienstleistungsmanagement) und IndeeWork (App für Fahrausweisprüfung).

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

Abgerundet werden die 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.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

In den Pandemiejahren waren die Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)-Fahrgastzahlen deutlich eingebrochen, in 2023 zeigte sich **branchenweit eine zögerliche Erholung**. Geblieben sind allerdings die ökonomischen Verwerfungen aus dieser Phase in Folge von Verknappungen und Lieferkettenstörungen. Diese verstärkten sich in 2023 durch die sich **verschärfende internationale Kriegs- und Krisenlage**. Wie auch immer sich diese Krisenherde entwickeln werden, es ist klar, dass die Phase niedriger Energiepreise in Deutschland auf absehbare Zeit beendet ist. In 2023 waren starke Preissteigerungen entlang der Wertschöpfungsketten beobachtbar.

Die Rahmenbedingungen für ÖPNV-Unternehmen waren 2023 geprägt durch starken Kostendruck bei den beiden wichtigsten Aufwandspositionen: Material/Energie und Personal.

Zur Jahresmitte 2023 schlugen die **bundesweit gestiegenen Personal- und Energiekosten** nachlaufend auf die Preise anderer Güter durch, so dass sich die Geldpolitik zunehmend hartnäckiger und konsequenter im Kampf gegen die Teuerungsrate zeigte. Die gestiegenen Betriebs- und Finanzierungskosten dämpften wiederum die Investitionstätigkeit von Unternehmen. Zusammenfassend war die deutsche Wirtschaft im gesamten Jahresverlauf 2023 von einer Rezession bei gleichzeitig hohen, wenn auch rückläufigen Inflationsraten geprägt.

Die gestiegene Inflation hat auch die Arbeits- und Lebenssituation der Beschäftigten deutlich beeinflusst und konnte mit einer Inflationsausgleichszahlung für alle Beschäftigten ab dem Monat Juni 2023 bis zum Februar 2024 abgemildert werden. Die im Juni 2023 erzielte **Tarifeinigung im Bereich TV-N** für Sachsen wirkt langfristig mit deutlichen Gehaltssteigerungen für die Beschäftigten im TV-N Bereich und auch für die

Tochtergesellschaften der LVB (LTB, LSB und IFTEC) stehen weitere Tarifrunden 2023/2024 an. Der resultierende ansteigende Personalaufwand sorgt zusammen mit den Kosten bei Material und Energie für erheblichen Finanzierungs- und Produktivitätsdruck.

Mit Blick auf die Umsetzung der **Verkehrswende** als gesamtstaatliche Aufgabe, werden die Rahmenbedingungen für kommunale ÖPNV-Unternehmen durch Entscheidungen der unterschiedlichen Ebenen geprägt. Dabei führen die Ziele von EU, Bund und Land und die dort gesetzten Anforderungen (z. B. Clean Vehicles Directive etc.) zur Finanzierungsverantwortung der genannten Ebenen.

Insgesamt verzeichneten die **öffentlichen Haushalte** in Deutschland in 2023 aufgrund der makroökonomischen Verwerfungen eine **negative Entwicklung**. Am 15.11.2023 wurden die von der Bundesregierung im Haushalt 2021 umgeschichteten Mittel des **Klima- und Transformationsfonds (KTF)** in Höhe von 60 Mrd. EUR vom Bundesverfassungsgericht für **verfassungswidrig** erklärt. Hieraus ergeben sich fiskalische Implikationen und Unsicherheiten über die Ausgestaltung der öffentlichen Haushalte und daraus wieder eine Belastung für die wirtschaftliche Perspektive. Der ÖPNV wird zwar vorrangig aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen – wie dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) – finanziert. Dennoch blieben im Zuge dieser Entwicklung Unsicherheiten bestehen, die auch die Verkehrsbranche betrafen.

Mit dem im März 2023 verabschiedeten „Neunten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)“ schreibt der Bund die Einführung und Anwendung des **Deutschlandtickets (DT) ab dem 1. Mai 2023** vor. Auf Landesebene ermöglicht die sächsische Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2023 – DTFinVO2023, dass die in 2023 entstehenden Mindereinnahmen auf Grund der Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets paritätisch von Bund und Ländern ausgeglichen werden. Für ÖPNV-Unternehmen entstand der Effekt, dass diese in 2023 die Einnahmen aus den von ihnen verkauften Tickets behalten konnten. Die Verkaufszahlen und Wirkungen des Tickets waren je nach Region und verkehrsorganisatorischer Konstellation allerdings höchst unterschiedlich.

Daneben wurden seitens des Bundes auch **erhöhte Regionalisierungsmittel (RegMittel)** zur Kompensation krisenhafter Entwicklungen gezahlt. In Sachsen erfolgte zwar die **Weiterreichung der RegMittel** über die fünf Zweckverbände an die Kommunen, es entsteht aber für die rein kommunalen Öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)-Unternehmen dadurch das Risiko, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bevorzugt und der ÖSPV nicht adäquat an der Mittelerhöhung beteiligt wird.

In 2023 war mit Blick auf die Stadt Leipzig zu konstatieren, dass die **kommunale Seite in Vorleistung** für die Finanzierungsverantwortung des Bund- und Länderanteils der **Verkehrswende** gegangen ist.

Die Ratsversammlung der Stadt Leipzig hat am 14. September 2022 beschlossen, „als **Kompensation für Mindereinnahmen** der LVB infolge des Beschlusses der Aufgabenträgerin Stadt Leipzig im Jahr 2018 über ein Tarifmoratorium sowie die bisherige Beschränkung der Fahrpreiserhöhung einen finanziellen Ausgleich in Höhe von bis 15 Mio. EUR im Haushaltsjahr 2023“ zu gewähren. Aufgrund des strukturell dauerhaften Charakters der durch die externen Verwerfungen verursachten Betriebskostensteigerungen wurde am 20. April 2023 ein **Ratsbeschluss „Aktuelle Herausforderungen der ÖPNV-Finanzierung unter dem Nachhaltigkeitsszenario“** für das von der Stadt Leipzig gewünschte und definierte Verkehrsangebot getroffen.

Die **Stadt Leipzig** hat mit Blick auf eine wachsende Bevölkerung ihre Strategie für Mobilität definiert. Die LVB setzt als DER Mobilitätsdienstleister in Leipzig die strategischen Ziele der Stadt Leipzig hinsichtlich des ÖPNV um. In 2023 entwickelte sich der ÖPNV in Leipzig erfolgreich fort, was sich an der **positiven Annahme des ÖPNV-Angebots der LVB** zeigte und durch einen **wegweisenden Grundsatzbeschluss („Linienetz der Zukunft“)** flankiert wurde.

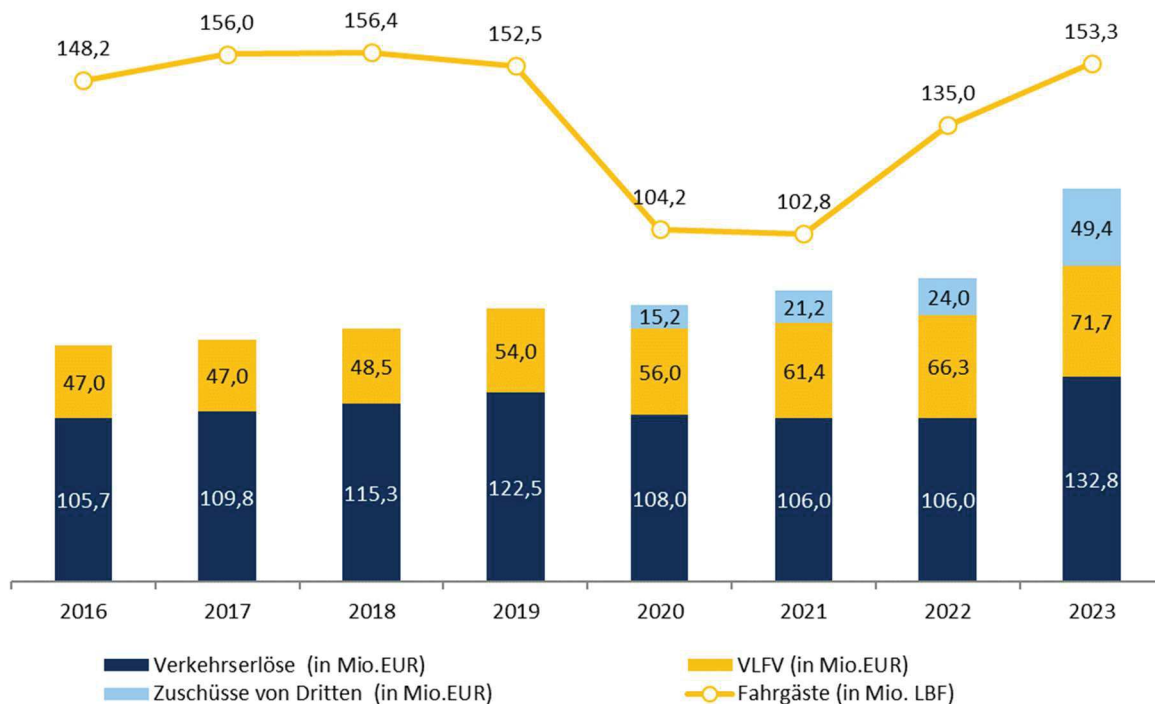
Das Bevölkerungswachstum hielt auch in 2023 an: **die Stadt Leipzig wuchs** gegenüber dem Jahr 2022 erneut um etwa 4.000 Einwohner. Im Nahverkehr konnte in Leipzig bei den Fahrgastzahlen in 2023 das **Vor-pandemie-Niveau sogar übertroffen** werden. Im Abschnitt Geschäftsverlauf wird dazu detailliert ausgeführt. Damit gelten die Bedingungen für die Umsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie fort.

Der **Leipziger Stadtrat** hat in seiner Sitzung **am 13. Dezember 2023** seine **Zustimmung für das wachstums-orientierte „Liniennetz der Zukunft“** erteilt. Der Stadtrat hat die Veränderungen entlang des Nahverkehrsplans beschlossen und damit auch den Angebotsveränderungen bei Straßenbahn und Bus zugestimmt, die mit dem Liniennetz der Zukunft umgesetzt werden sollen. Die LVB will in den Jahren 2024 bis 2026 in drei Stufen ein neues Liniennetz einführen. Unter dem Strich handelt es sich dabei um die **größte Fortschreibung und Anpassung des Liniennetzes** seit der Einführung der durchgängigen neuen Netzstruktur im Jahr 2001.

2.2 Geschäftsverlauf

Die für die Steuerung der LVB-wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren bestehen in den Umsatzerlösen insgesamt und 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 Wirtschaftsplanungen abgebildet. Die unterjährige Entwicklung dieser Kennzahlen wird im Vergleich zur Planung analysiert und im Rahmen von Prognosen in regelmäßigen Abständen an die Geschäftsführung und die Aufsichtsgremien berichtet einschließlich der daraus abgeleiteten Steuerungsmaßnahmen.

Entwicklung wichtiger Schlüsselkennziffern der LVB



Die verkehrliche Entwicklung verlief im Geschäftsjahr ausgesprochen positiv. Die LVB konnte im Jahresverlauf insgesamt 153,3 Mio. **Fahrgäste** begrüßen. Damit wurde das Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019 erreicht bzw. sogar übertroffen. Das im Mai 2023 eingeführte **Deutschlandticket** sorgte für einen positiven Impuls, welcher sich unter Stimulation durch eigene ABO-Anreize und die prämierte Klimakampagne der LVB stark verstetigte.

Außerordentlich erfreulich verlief demzufolge die Entwicklung der **Stammkunden**, die per 31. Dezember 2023 198.056 betrugen und damit um 13,3 % gegenüber 2022 zulegte. Die Zahl der **ABO-Kunden** stieg gegenüber dem Vorjahr sogar um stattliche 39,3 % auf 172.360. Angesichts dieser Entwicklungen geht die LVB von einer **Rückkehr zum Wachstumspfad** aus.

In 2023 wurde auch die Etablierung von **Flexa** im Rahmen des Projektes „Liniennetz der Zukunft“ als Säule flexibler ÖPNV-Bedienformen fortgeführt. Zielstellung ist hierbei insbesondere die Verlagerung von PKW-Verkehren durch die Gewinnung von Kunden, bei denen flexible und wohnungsnahe Mobilitätsbedürfnisse besonders stark sind. Des Weiteren geht hier ein für den Kunden zielgerichtetes Mobilitätsangebot einher mit einer besseren Wirtschaftlichkeit gegenüber einer Vergleichsvariante (z. B. Busverdichtung). Das Angebot umfasste bisher die Gebiete „Nord“, „Südwest“, „Leutzsch“ und „Südost“. Seit dem 27. November 2023 wurde das Gebiet „Flexa Südost“ um Mölkau-Süd, Baalsdorf sowie Dölitz-Dösen erweitert. **Flexa** startete als Projekt und bildet inzwischen die dritte Säule im Verkehrsangebot der LVB.

Mit **Beschluss des Leipziger Stadtrats vom 13. Dezember 2023** wurde der **Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (VLFFV)** für 2023 auf 71,7 Mio. EUR **angehoben**. Dieser Gesamtbetrag konnte im laufenden Jahr 2023 durch die Gesellschafterin LVV finanziert werden.

Den **Zuschüssen von Dritten** kommt beginnend mit den Pandemie Jahren eine erhöhte Bedeutung für die ÖPNV-Finanzierung zu, vor allem vor dem Hintergrund der Entkopplung der Fahrpreise von der vorliegenden drastischen Kostenentwicklung. Im Geschäftsjahr 2023 beinhalten diese insbesondere Zuschüsse von Dritten und Projektzuschüsse, z. B. Zuschüsse und Kompensationen der Stadt Leipzig (24,0 Mio. EUR), Regionalisierungsmittel (10,7 Mio. EUR), Kompensationen im Rahmen der Energieprelsbremse (13,1 Mio. EUR) zur Abmilderung des im Energiebereich entstandenen Kostendrucks. Auf die detaillierte Aufgliederung im Anhang zu den sonstigen betrieblichen Erträgen wird verwiesen.

Bei den in Linienbeförderungsfällen gemessenen **Fahrgastzahlen** konnte der **Planansatz** von 142 Mio. **um 11,3 Mio. Linienbeförderungsfälle übertroffen** werden. Die **wesentlichen finanzwirtschaftlichen Zielgrößen** weisen eine **plankonforme Erfüllung** auf. Die Umsatzerlöse lagen um 0,2 Mio. EUR besser als geplant. 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 2022 erheblich um 56,8 Mio. EUR. Diese Entwicklung basierte dabei hälftig auf der eigenen Leistungsentwicklung (Zuwachs der Verkehrserlöse). Im Einzelnen stellt sich die ganzjährige Ertragslage wie folgt dar:

Der positive verkehrliche Trend ging einher mit einem gegenüber dem Vorjahr starken Anstieg der **Umsatzerlöse**. Die **Linieinnahme** stieg durch die beschriebenen Mengen- sowie Preiseffekte wie geplant deutlich gegenüber dem Vorjahr an. Die Position beinhaltet auch die Ticketerlöse, die aus Verkäufen des Deutsch-

landtickets durch die LVB entstanden. Entsprechend der Vorgaben von Bund und Land können die zur Anwendung des Deutschlandtickets verpflichteten Verkehrsunternehmen die erzielten Einnahmen aus dem Geschäftsjahr 2023 ohne Einnahmeverteilung behalten.

Betriebliche Erträge (Gesamtleistung)

in Mio. EUR

	2023	2022	Veränderung
Umsatzerlöse	160,7	134,9	25,8
davon: Verkehrserlöse	132,8	106,0	26,8
davon: Linieneinnahme	108,7	81,9	26,8
davon: Ausgleichszahlungen	20,1	19,4	0,7
davon: weitere Verkehrserlöse	4,0	4,7	-0,7
davon: weitere Umsatzerlöse	27,9	28,9	-1,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	3,1	1,9	1,2
Sonstige betriebliche Erträge	136,9	107,1	29,8
davon: Erträge aus VLFV	71,7	66,3	5,4
davon: Erträge aus übrigen Verkehrsverträgen	2,7	1,7	1,0
davon: sonstige Leistungen ZVNL	1,3	1,3	0,0
davon: Zuschüsse von Dritten	49,4	24,0	25,4
davon: übrige sonstige betriebliche Erträge	11,8	13,8	-2,0
	300,7	243,9	56,8

Die den Umsatzerlösen zugeordneten **Ausgleichszahlungen** beinhalten nunmehr auch die entsprechenden Erstattungen für die Mindereinnahmen infolge des Deutschlandtickets. Diese ordnen sich somit in gleichartige Erstattungsleistungen anderer gesetzlich festgelegter Tarife ein (z. B. für Schülerinnen und Schüler sowie Schwerbehinderte). Der gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnende Aufwuchs resultierte vor allem aus dem Ticketsegment Schwerbehinderte.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** lagen ebenfalls über dem Vorjahreswert. Der **VLFV** als wichtige Finanzierungssäule für das von der LVB erbrachte Verkehrsangebot wurde entsprechend des oben genannten Ratsbeschlusses gegenüber dem Vorjahr angehoben. Weiterhin fallen in diese Position **Zuschüsse von Dritten**, wie u. a. die erhöhten Regionalisierungsmittel (Reg-Mittel) zur Dämpfung der gesamtwirtschaftlichen Inflationseffekte, Kompensationen aus der Energiepreiskontrolle sowie die vom Stadtrat beschlossenen Zuschüsse bzw. Kompensationen. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde der Ausweis des Vorjahres entsprechend angepasst. Weitere Effekte entstanden durch die Auflösung von Rückstellungen; u. a. durch die Auflösung der abgebildeten Risiken bezüglich des Rettungsschirms 2021, da der entsprechend verbindliche Bescheid dazu im Geschäftsjahr vorlag.

Den betrieblichen Erträgen standen nachfolgende Aufwendungen gegenüber:

Im **Materialaufwand** war inflationsbedingt ein erheblicher Aufwuchs zu verzeichnen. Dies betraf sowohl die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe als auch die bezogenen Leistungen. Die Anstiege begründen sich zum einen in materiellen Preisveränderungen (z. B. Beschaffung von Fahrstrom), zum anderen durch die Wirkung des Tarifabschlusses für die Beschäftigten der LVB-Gruppe, die den Leistungsbezug durch die LVB verteuerten.

Betriebliche Aufwendungen

in Mio. EUR

	2023	2022	Veränderung
Materialaufwand	183,5	139,5	44,0
davon: Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	33,9	10,6	23,3
davon: Aufwendungen für bezogene Leistungen	149,6	128,9	20,7
Personalaufwand	54,3	48,4	5,9
davon: Löhne und Gehälter	43,8	38,0	5,8
davon: Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	10,5	10,4	0,1
Abschreibungen	28,9	28,0	0,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	30,7	29,3	1,4
	297,4	245,2	52,2

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund personeller Zuwächse sowie der im Kapitel „Mitarbeiter und Beschäftigungspolitik“ dargestellten tariflichen Entwicklung und Inflationsausgleichszahlungen. Der im Jahr 2023 erfolgte Tarifabschluss zur Vergütungsentwicklung im Öffentlichen Dienst (TVöD) wirkt auf den TV-N Sachsen bei der LVB ab 2024.

Die **Abschreibungen** stiegen gegenüber dem Vorjahr leicht an und entwickelten sich damit korrespondierend zu dem auch in 2023 dynamischen Investitionsgeschehen.

In der Erhöhung der **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** spiegeln sich vor allem höhere Aufwendungen aus EDV-Betreuung und -wartung wider.

Auf Basis der dargestellten Entwicklungen wurde zum Jahresende ein gegenüber dem Vorjahr stark verbessertes Jahresergebnis erzielt. Im Berichtsjahr wird – trotz Vorsorge für Risiken aus der Deutschlandticket-Abrechnung – ein geringfügig positives **Jahresergebnis vor Ergebnisabführung** in Höhe von **102 EUR** ausgewiesen.

2.4 Finanzlage

Im Geschäftsjahr verringerte sich der **Finanzmittelfonds zum Bilanzstichtag** um 7,2 Mio. EUR auf 17,8 Mio. EUR. Diese Verminderung resultierte im Saldo aus einem geringerem Bankguthaben infolge zwischenzeitlich verwendeter Fördermittel, welche bereits im Vorjahr zugeflossen waren.

Der **Cash Flow aus dem laufenden Geschäft** (57,1 Mio. EUR, Vorjahr: 50,0 Mio. EUR) war in 2023 von außerordentlichen Effekten geprägt. Positiv wirkten neben den nicht zahlungswirksamen Abschreibungen insbesondere die entsprechend der einschlägigen Verordnung für das Deutschlandticket abgerufenen Vorauszahlungen. Aufgrund der erfolgreichen Entwicklung der Linieneinnahme mussten diese Ausgleichszahlungen nicht in Anspruch genommen werden und wirken somit positiv auf die Finanzlage zum Jahresultimo. Darüber hinaus bestanden zum Jahresende mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aus der vorläufigen Abrechnung des Deutschlandtickets. Für diese als auch weitere ungewisse Verbindlichkeiten wurden Rückstellungen gebildet, denen im Geschäftsjahr noch keine Auszahlungen gegenüber standen. Die höheren Rückstellungen für noch nicht zahlungswirksame Aufwendungen in 2023 sind auch der wesentliche Treiber für den Anstieg des operativen Cash Flow um 7,1 Mio. EUR gegenüber Vorjahr.

Die Veränderung des Finanzmittelbestandes und die dafür ursächlichen Mittelbewegungen werden anhand der nachfolgend zusammengefassten Kapitalflussrechnung nach dem Deutschen Rechnungslegungs Standard (DRS) 21 dargestellt. Aufgrund der Änderung des DRS 21 wurden Aufwands- und Ertragszuschüsse dem Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit (vormals Finanzierungstätigkeit) zugeordnet. Des Weiteren sind die Investitionszuschüsse erstmals im Cashflow aus Investitionstätigkeit (vormals Finanzierungstätigkeit) ausgewiesen. Für Zwecke der Vergleichbarkeit wurde das Vorjahr entsprechend angepasst.

Im **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** (-43,9 Mio. EUR; Vorjahr: -29,2 Mio. EUR) spiegeln sich die Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in das Sachanlagevermögen von insgesamt 77,3 Mio. EUR (Vorjahr: 103,2 Mio. EUR) wider. Kompensierend wirkten die Einzahlungen aus Investitionszuschüssen von 31,5 Mio. EUR (Vorjahr: 72,2 Mio. EUR). Dies betrifft jeweils die im Geschäftsjahr stichtagsbedingt angefallenen Zahlungen. 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** (-20,3 Mio. EUR; Vorjahr: 3,5 Mio. EUR) war hauptsächlich durch den Mittelabfluss von 20,8 Mio. EUR in den konzerninternen Cash Pool geprägt. Zur langfristigen Unternehmensfinanzierung wurde im Geschäftsjahr ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 17,0 Mio. EUR aufgenommen. Diesem Kapitalzufluss standen vertraglich vereinbarte Tilgungszahlungen von Gesellschafterdarlehen von insgesamt 14,4 Mio. EUR sowie gezahlte Zinsen von 4,0 Mio. EUR gegenüber.

Der im Saldo um 23,8 Mio. EUR gegenüber 2022 gestiegene Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit resultierte neben den um 15,0 Mio. EUR höheren Auszahlungen in den Cash Pool insbesondere aus den geringeren Einzahlungen von der LVV im Rahmen des Verlustausgleichs auf Basis des Ergebnisabführungsvertrags.

Die kurzfristige **Liquiditätssicherung** erfolgte über das konzerninterne Cash-Management-System mit der LVB. 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 nicht überschritten. Zum 31. Dezember 2023 wird eine Forderung gegen die LVV in Höhe von 29,2 Mio. EUR ausgewiesen. Darüber hinaus bestanden zum Bilanzstichtag Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten der LVB aus dem Cash Management gegenüber Tochterunternehmen von 9,2 Mio. EUR beziehungsweise 4,3 Mio. EUR.

2.5 Vermögenslage

Zum 31. Dezember 2023 betrug die **Bilanzsumme** 831,0 Mio. EUR und lag damit um 41,7 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Aktivseitig erhöhte sich das **Anlagevermögen** um 22,2 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 19,5 Mio. EUR. Der Verringerung der liquiden Mittel, infolge Verwendung bereits im Jahr 2022 eingegangener Fördermittel im Berichtsjahr, wirkten die erhöhten Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände entgegen. Die vorgenannte Erhöhung resultiert vor allem aus dem Anstieg der Forderungen gegen Gesellschafter (insbesondere Cashpooling LVV) und der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (LVB-Gruppe).

Vermögenslage

in Mio. EUR

	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva		
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	11,0	9,0
II. Sachanlagen	733,0	712,3
III. Finanzanlagen	6,6	7,1
	750,6	728,4
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	62,2	35,4
II. Liquide Mittel	17,8	25,0
	79,9	60,4
C. Aktive Rechnungsabgrenzung	0,5	0,5
	831,0	789,3

in Mio. EUR

	31.12.2023	31.12.2022
Passiva		
A. Eigenkapital	136,1	136,1
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	381,3	363,9
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	4,9	5,0
2. Sonstige Rückstellungen	60,0	43,7
	65,0	48,7
D. Verbindlichkeiten	244,0	234,4
E. Passive Rechnungsabgrenzung	4,5	6,1
	831,0	789,3

Auf der Passivseite erhöhte sich der **Sonderposten für Investitionszuschüsse**, da im Berichtsjahr erneut in großem Umfang Fördermittel vereinnahmt werden konnten.

Die **Rückstellungen** verzeichneten einen deutlichen Aufwuchs. Dieser ist im Wesentlichen auf die im Rahmen der vorläufigen Abrechnung des DT und die damit ermittelten möglichen Rückzahlungsverpflichtungen für den Bewilligungszeitraum 2023 sowie das Überbrückungsprogramm zurückzuführen.

Innerhalb der **Verbindlichkeiten** hat sich der Bestand an mittel- und langfristigen Darlehen bei der Gesellschafterin LVV (netto) gegenüber 2022 nur geringfügig um 2,3 Mio. EUR erhöht. Deutliche Zuwächse entstanden dagegen bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (LVB Gruppe) – hier ursächlich aufgrund von Lieferungen und Leistungen.

Aufgrund der höheren Bilanzsumme bei gegenüber dem Vorjahr gleichbleibendem Eigenkapital verringerte sich die Eigenkapitalquote. Die **Eigenkapitalquote** liegt zum 31. Dezember 2023 bei 16,4 % (Vj.: 17,2 %). Die **wirtschaftliche Eigenkapitalquote** (Eigenkapital zuzüglich 50 % Sonderposten) blieb mit 39,3 % geringfügig unter dem Vorjahresniveau (40,3 %). Der Anteil des Sonderpostens gegenüber dem Anlagevermögen lag erstmals klar über 50 % (50,8 %).

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.**

Um den Erfolg der Personalstrategie und weitere Handlungsfelder aufzuzeigen, wurde in 2023 eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die Beteiligungsquote ist dabei gegenüber der letzten Mitarbeiterbefragung in 2021 von 43 % auf 51 % gestiegen und zeigt damit ein hohes Vertrauen der Beschäftigten in das Befragungsinstrument. Die Gesamtzufriedenheit liegt im Mittelwert auf einem guten Niveau, auch wenn diese leicht zurück gegangen ist. Im Anschluss an die Mitarbeiterbefragung wurden ca. 130 Workshops durchgeführt und Maßnahmen zur Steigerung der Zufriedenheit erarbeitet. So haben die Beschäftigten die Möglichkeit auf die Arbeitsbedingungen aktiv Einfluss zu nehmen, wodurch im Wesentlichen die Mitarbeiterbindung gestärkt wird.

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigten die LVB GmbH selbst 586 Mitarbeiter sowie 293 Mitarbeiterinnen und zählte damit insgesamt **879 Beschäftigte**. Im Jahresdurchschnitt betrug diese Zahl inklusive geringfügig und befristet Beschäftigter 865. Im Fahrdienst wurden im Durchschnitt 298 eigene Fahrerinnen und Fahrer eingesetzt, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in den Tochtergesellschaften LeoBus und LSBV die Verkehrsleistung der LVB erbrachten. Darüber hinaus arbeiteten durchschnittlich weitere 307 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an operativen und gewerblichen Aufgaben. Im Service und Management waren durchschnittlich 260 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Zum 31. Dezember 2023 waren in der LVB Gruppe (LVB GmbH einschließlich aller Tochtergesellschaften) 2.629 VbE beschäftigt. Ein deutlicher Zuwachs konnte in der Personalgewinnung insbesondere für den Bereich Fahrservice und die gewerblich technischen Bereiche erreicht werden.

Der Krankenstand betrug für die LVB GmbH 9,1 % und lag damit leicht unter dem Krankenstand der gesamten LVB-Gruppe, der 10,6 % betrug. Die gesundheitsbedingten Ausfallzeiten sinken im Vergleich zum Vorjahr entgegen der bundesweit und branchenübergreifenden weiterhin steigenden Entwicklung. 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.

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. Vor diesem Hintergrund startete ab Ende Juni 2023 die neue Jobvielfaltskampagne „Mensch.LVB“ mit zahlreichen vernetzten Marketing- und Rekrutierungsmaßnahmen, welche auch in 2024 systematisch weiter fortgesetzt wird. Dabei laden die LVB die Menschen in und um Leipzig sowie im digitalen Social Media – Web überregional dazu ein, aktive Mitgestaltende der Verkehrswende in der Stadt Leipzig zu werden. Das Besondere daran ist: Mitarbeitende der LVB haben die Kampagne mitentwickelt und geprägt und treten selbst als Botschafter für die LVB auf. Neben der Kampagne zur Jobvielfalt wurde auch der Rekrutierungs-Veranstaltungskalender mit zahlreichen Messen, Events und Fahrten mit der „Jobbahn“ quer durch Leipzig versehen. Mit der „Jobbahn“ und „Bus selber Fahren“ wird potenziellen Bewerbern ein Blick hinter die Kulissen ermöglicht – „Steig ein und werde Bus / Bahnfahrer“. Die erreichten Klickzahlen und Bewerbungseingänge im Jahr 2023 haben die letzten Jahre deutlich übertroffen. Bereits im September 2023 wurde das Niveau innerhalb der gesamten LVB-Gruppe nahezu erreicht und speziell im Fahrservice sogar übertroffen. Der Wettbewerb um Fachkräfte und der aktuell anhaltende Arbeitnehmermarkt bleiben dabei sehr herausfordernd für die Personalgewinnung. Dies zeigt sich ebenso in der gesamten Branche des ÖPNV. Dennoch ist es trotz der Anspannung im bundesweiten Fachkräftewettbewerb gelungen, im Jahr 2023 über 470 Menschen bei den Leipziger Verkehrsbetrieben einzustellen – so viele wie noch nie.

Die LVB kommt aus einer individuellen Haustariflandschaft und hat im Oktober 2022 die Angleichung an den sachsenweit gültigen Spartentarifvertrag Nahverkehr vollzogen. Das bedeutet, seit dem 1. Oktober 2022 ist eine Anhebung und Angleichung der Haustarifverträge und Vergütungstabellenentwicklung an den Spartennahverkehrstarifvertrag KAV Sachsen erfolgt. Im Jahr 2023 fanden noch zwei Steigerungsstufen für die Beschäftigten im Geltungsbereich TV-Nahverkehr statt, die aus den Tarifverhandlungen 2020 herrühren. Das bedeutete zum 1. April 2023 eine Arbeitszeitreduzierung bei vollem Lohnausgleich (auf eine 38 Std./Woche) und zum 1. Oktober 2023 eine Entgelterhöhung – in Summe im Jahr 2023 rund 4,3 % Steigerung.

Zusätzlich wurde in 2023 zur Abmilderung der gestiegenen Inflation allen Beschäftigten in der LVB-Gruppe eine monatliche Inflationsausgleichszahlung für den Zeitraum von Juni 2023 bis Februar 2024 gewährt.

Eine weitere Entgelterhöhung folgte zum 1. Januar 2024 um 300 EUR Sockelerhöhung in allen Entgeltgruppen und Stufen zum Angleich an den bundesweiten Durchschnitt der Tarifverträge Nahverkehr, was bereits Ende 2022 neu zwischen den Tarifpartnern vereinbart wurde.

Für die Beschäftigten im Geltungsbereich Spartennahverkehrstarifvertrag TV-N Sachsen konnte im Nachgang zur Tarifrunde 2023 für den Öffentlichen Dienst eine Tarifeinigung für Sachsen im Bereich TV-Nahverkehr erzielt werden. Damit wird eine weitere 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 Laufzeit endet am 31. Dezember 2025.

Zum 31. Dezember 2023 wurde der Manteltarifvertrag TV-N Sachsen fristgerecht von der Gewerkschaft ver.di gekündigt. Die Verhandlungen wurden im Januar 2024 aufgenommen.

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 2023 **Investitionen** im Umfang von 77,2 Mio. EUR (-26,7 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr) durchgeführt. **Fördermittel** konnten in Höhe von 42,9 Mio. EUR gewonnen werden. Die **Fördermittelquote** lag mit 55 % projekt- und stichtagsbedingt unter dem Niveau des Vorjahres (2022: 62 %). Dies liegt vor allem in der Vielzahl ausstehender Förderungen von Bundesvorhaben, insbesondere bei der Modernisierung der Hauptachsen, und in den bereits Ende 2022 eingegangenen ersten Fördermitteln für die neuen

Straßenbahnfahrzeuge, die ursprünglich erst ab 2023 fließen sollten, begründet.

Auch wenn die geplante Investitionshöhe um 12 Mio. EUR unterschritten wurde, war 2023 für die LVB hinsichtlich der Investitionen ein sehr anspruchsvolles Jahr mit zentralen Investitionsschwerpunkten.

Investitionen

in Mio. EUR

	Plan 2023	Ist 2023	Ist 2022
Netze	41,4	51,6	44,3
Fahrzeuge	33,2	17,7	43,3
Liegenschaften	2,0	2,1	11,2
Marketing	9,1	2,1	1,3
IT	3,7	3,5	3,6
Werkzeuge, Maschinen und Sonstiges	0,2	0,2	0,1
	89,6	77,2	103,9

Mit einem Volumen von 51,6 Mio. EUR hat die LVB erneut spürbar in die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des **Netzes** investiert (2022: 44,3 Mio. EUR). Einen Schwerpunkt bildete im Geschäftsjahr u. a. der Ausbau der Gleistrasse Waldstraße. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr im LVB-Netz 7,5 Gleiskilometer erneuert, 37 Kilometer Bahnstromkabel verlegt, 7 barrierefreie Haltestellen gebaut, 9 neue Digitale Fahrgastinformationen und 3 grundsanierte Unterwerke in Betrieb genommen. Zudem erfolgte der weitere Bau von Ladeinfrastruktur auf der Strecke zur Sicherstellung des Einsatzes unserer E-Busse.

Einen weiteren wichtigen Investitionsschwerpunkt stellten 2023 die **Fahrzeuge** mit 17,7 Mio. EUR dar (2022: 43,3 Mio. EUR).

„Bitte Platz nehmen und testen“ – so hieß es Anfang des Jahres für die Kolleginnen und Kollegen der LVB. Das Ergonomie-Mock-up unserer neuen Straßenbahn XXL Plus stand in der Angerbrücke und wurde ausgiebig von Mitarbeitenden getestet. Die Hinweise flossen dann in den Bau des DesignModells ein, das zum Stadt- und zum Mitarbeiterfest besichtigt werden konnte.

Die E-Busse der LVB haben im Oktober 2023 die 2-Millionen-Marke an Fahrkilometern geknackt. Inzwischen sind 38 Elektrobusse auf den Linien 60, 72, 74/76 und 89 in Betrieb, als Verstärker auch auf den Linien 65, 130 und 131 sowie im Schienenersatzverkehr unterwegs. Und auch bei den Schnellladestationen ging es voran; in 2023 wurden die Stationen Herzzentrum, Sophienhöhe, Lipsiusstraße, Connewitzer Kreuz, Lindenau/Bushof, Lindenauer Hafen, Paunsdorf/Straßenbahnhof und Hauptbahnhof (Gleisschleife) in Betrieb genommen.

Die **Marketing**investitionen in Höhe von 2,1 Mio. EUR fielen zwar vom Volumen geringer aus als die Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen, dennoch umfassten sie die für die Strategie „MobiLE“ wichtigen Zukunftsprojekte *Flexa* und *ABSOLUT* (2022: 1,3 Mio. EUR).

Das Fördermittelprojekt „Pendlermobilität in Leipzig und dem Umland stärken – Mobilität und Verkehrswende aktiv voranbringen“ ermöglicht Ende 2023 nach weniger als einem Jahr Projektlaufzeit die Umsetzung umfangreicher Angebote und die Erschließung von bisher weniger gut angebundenen Stadtgebieten. So sind sowohl die Ausweitung des Flexa-Gebietes Südost als auch die Einführung einer neuen Buslinie in Anger-Crottendorf ab Februar 2024 Bestandteil davon. Das Projekt ging aus dem zweiten Förderaufruf „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) hervor.

Bereits 2019 erfolgte mit dem Projekt „ABSOLUT“ der Auftakt für das Projekt eines selbstfahrenden Busshuttles von der Messe Leipzig zum BMW-Werk. Seitdem erfolgte die technische Entwicklung mit ersten Tests auf der Strecke. Der Bund wird das Folgeprojekt „ABSOLUT II“ fördern und hat hierfür in 2023 einen entsprechenden Förderbescheid erteilt.

3 Risiko-, Chancen- und Prognosebericht

3.1 Risikobericht

3.1.1 Risikomanagementsystem

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

Das Risikomanagementsystem der LVB ist darauf ausgerichtet, potentiell bestandsgefährdende Risiken beziehungsweise 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 Risikomanagementsystem wird jährlich mittels einer Risikoinventur auf seine Aktualität geprüft. In der Risikoinventur werden alle Risiken im Zusammenhang mit der Unternehmenstätigkeit, die den Fortbestand gefährden oder zu gefährdenden Entwicklungen der wirtschaftlichen Ergebnisse der LVB führen, erfasst und frühzeitig Gegenmaßnahmen abgeleitet. Für die erkannten Risiken werden Frühwarnindikatoren definiert. Sie dienen dem schnellen Erkennen von Veränderungen bei Einzelrisiken und ermöglichen ein frühzeitiges Ergreifen von geeigneten Maßnahmen zum Umgang mit diesen Risiken. Die Risikoinventur für das Geschäftsjahr 2023 wurde im 4. Quartal 2023 durchgeführt und im Ergebnis das Risikoinventar angepasst.

3.1.2 Wesentliche Einzelrisiken

Folgende wesentliche Einzelrisiken wurden in 2023 regelmäßig an den Aufsichtsrat und die Gesellschafterin berichtet.

- Infragestellung des ÖDA durch Stadt, Politik, Gesetzgebung und Rechtsprechung,
- Nicht ausreichende ÖPNV-Finanzierung sowie drohende Unterschreitung von Ausgleichszahlungen Bund/Land/Kommune gegenüber Wirtschaftsplan,
- Kündigung, Änderungen und Auslaufen von Finanzierungsverträgen sowie Verträgen mit Aufgabenträgern,
- Negative wirtschaftliche Auswirkungen der Corona-Pandemie,
- Nichteinhaltung von Meilensteinen und Budget bei der Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen,
- Ungeplante oder überdurchschnittliche Preissteigerungen für A-Material/Leistungen, die (mit GuV-Wirkung) in der Mittelfristplanung nicht berücksichtigt sind,

- Nichtdurchsetzung der Preisstrategie auf politischer Ebene und im MDV,
- Nicht-Einhaltung der Rahmenbedingungen bezüglich der Direktvergabe an LVB-Tochtergesellschaften,
- Beeinträchtigung der Aufnahme von Darlehen durch Bonitätsverschlechterung des LVV-Konzerns,
- Gesetzliche und politische Anforderungen an den Ausbau alternativer Antriebstechnologien im Rahmen anstehender Bus-Beschaffungen überfordern die wirtschaftliche oder betriebliche Leistungsfähigkeit,
- Ungeplanter Anstieg der Personalkosten aufgrund von Gesetzes- und/oder Tarifänderungen sowie
- Geringere Fördermittelzuwendungen infolge von Gesetzesänderungen.

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 bestanden Unsicherheiten hinsichtlich möglicher negativer wirtschaftlicher Auswirkungen für die Verkehrsunternehmen aus der Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023, der Entwicklung der Betriebskosten, vor allem aufgrund der Tarifverhandlungen zum TVöD mit Auswirkung auf den Tarifvertrag Nahverkehr und diesbezüglicher Warnstreiks sowie der weiterhin hohen Preise für Öl und Gas. Ebenso bestanden Risiken aus dem weiterhin angespannten Rekrutierungsumfeld bei gleichzeitig hohem Krankenstand. Die Preisbremsen für Gas und Strom der Bundesregierung führten dabei zu Dämpfungen der Kostensteigerungen im Geschäftsjahr 2023.

Die wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen im Geschäftsjahr 2023 spiegelten sich auch in den kritischen Risikopositionen der LVB wider. Risiken aus steigenden Personalkosten und Tarifierpassungen sowie aus kurz- und mittelfristiger Kapazitätsabweichung wurden regelmäßig im RMS der LVB analysiert, bewertet, gesteuert und berichtet. Die Risiken aus einer Verschlechterung von Effizienz und Attraktivität des bestehenden Angebots konnten im Jahresverlauf abgemildert werden. In der zweiten Jahreshälfte wirkten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen insbesondere auf die Risiken aus der Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen aus (Verzögerungen, Lieferkettenstörungen, Inflation).

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 geprägt von anhaltendem Bevölkerungswachstum in weitgehend vorhandenen städtebaulichen Strukturen. Im Ergebnis erhöhte sich die Einwohnerzahl der Stadt binnen einer Dekade um rund 100.000 Einwohner. Das Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig prognostiziert weiteres Wachstum. Zum 31. Dezember 2023 hatte Leipzig **628.718 Einwohnerinnen und Einwohner**. Der Wanderungssaldo ergab ein Plus von 5.634 Personen. Somit bleibt **Leipzig als florierende ostdeutsche Metropole** weiterhin Anziehungspunkt für viele Menschen. Innerhalb dieser relevanten Bevölkerungsprognose wurden im Auftrag der Stadt Leipzig in mehrjährigen Projekten die Rahmenbedingungen untersucht und dem ÖPNV kommt zur nachhaltigen Lösung der verkehrlichen Ziele im Rahmen von Nachhaltigkeit und Verkehrswende eine starke und wachsende Rolle zu. Darin besteht die zentrale Wachstumschance für die LVB als den Mobilitätsdienstleister in Leipzig.

Die bisherige verkehrliche Entwicklung sowie die Nachfrage nach den Mobilitätsdienstleistungen der LVB lässt eine **Rückkehr zum Wachstumspfad** nach den Pandemie Jahren erwarten. Dies gilt auch für Einpendler und Touristen, die wichtige Zielgruppen für die LVB bilden. Das Angebotskonzept „Liniennetz der Zukunft“ ist Ausdruck der Ziele des Nahverkehrsplans und des Nachhaltigkeitsszenarios und wird zur maßgeblichen Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Leipzig eingeführt. Sein Erfolg wird sich in den bis 2028 auf

175,0 Mio. wachsenden Fahrgastzahlen und den bis 2028 auf 179,8 Mio. EUR steigenden Verkehrserlösen widerspiegeln.

Angesichts des makroökonomischen Umfelds 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. 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**. Ermuttigende Schritte sind die bereits durch den Stadtrat beschlossenen Mittel bis 2024 sowie die in Aussicht gestellte Anpassung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrags mit der LVV auf 99,4 Mio. EUR pro Jahr in 2028.

Angesichts der aktuell stabilen Situation bzgl. der erhöhten Auszahlung von **Regionalisierungsmitteln** vom Bund an die Länder (vgl. Achte Änderung RegG) besteht eine Chance, die bereits für die Mittel 2022 und 2023 angewandte Mechanik im ZVNL auch für die Zukunft fortzusetzen. Damit wäre ein erster Schritt getan, zukünftig dauerhaft auch Betriebskosten über Bundes-/Landesmittel zu finanzieren.

3.3 Prognosebericht

Mit dem Wirtschaftsplan 2024 bis 2028 wird der Wachstumskurs der LVB auch hinsichtlich der Angebots- und Investitionsentwicklung nachhaltig verfolgt.

Im Jahr 2024 ist die **erste Stufe des „Liniennetz der Zukunft“** das für diese Zielstellung zentrale Projekt. Es ist Ausdruck der Vorgaben und Ziele des Nahverkehrsplans und des Nachhaltigkeitsszenarios und soll zur maßgeblichen Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Leipzig beitragen. Das verkehrliche Ziel lautet, mit **17 Prozent gesteigerter Verkehrsleistung aufwachsend in den nächsten drei Jahren jährlich zehn Millionen zusätzliche Fahrgäste** zu gewinnen. Darüber hinaus wird die **Kapazität im Angebot für zusätzliche 20 Millionen Fahrgäste pro Jahr gesteigert**. Im Laufe des Jahres 2024 werden in der ersten Stufe verschiedene Angebotsmaßnahmen ihren Weg vom Konzept in die Realität schaffen. Hierzu gehören neue Busverbindungen, verbesserte Takte oder die Erweiterung von *Flexa*.

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 2023 gesteigert werden.

Unter Berücksichtigung des kommunalen Beitrags für die Verkehrswende sowie die städtischen ÖPNV-Ziele ergibt sich für 2024 eine auskömmliche Ergebnisplanung.

Geschäftsentwicklung

		Plan 2023	Ist 2023	Plan 2024
Linienbeförderungsfälle	Mio.	142,0	153,3	156,9
Umsatzerlöse	Mio. EUR	160,5	160,7	180,2
davon: Verkehrserlöse	Mio. EUR	132,4	132,8	149,5
Investitionen	Mio. EUR	89,6	77,2	108,5
Jahresergebnis vor Ergebnisabführung	Mio. EUR	0,0	0,0	0,0

Das weiterhin hohe **Investitionsniveau** in Höhe von 108,5 Mio. EUR sichert die notwendige Leistungsfähigkeit. Die Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen bilden die größten Investitionsschwerpunkte.

Am 22. Januar 2024 berieten sich die Verkehrsminister der Bundesländer in einer Sondersitzung über die Fortführung des **Deutschlandtickets**. Die Verkehrsministerkonferenz wies dabei auf die hohe Bedeutung der Verstetigung und Verlässlichkeit des Ticketangebots hin. Sie stellte fest, dass nach aktuellen Prognosen die von Bund und Ländern zur Verfügung gestellten Mittel – auch ohne eine Anhebung des Ticketpreises im Jahr 2024 – ausreichen, sofern die nicht benötigten Zuschüsse aus 2023 übertragen werden. Damit wird der Preis des Deutschlandtickets im laufenden Jahr stabil bei 49 EUR bleiben. Die Bundesregierung wurde aufgefordert, im Regionalisierungsgesetz die rechtliche Grundlage für die Übertragung der Zuschüsse auf den Gesamtzeitraum 2024 und 2025 zu schaffen. Für das Jahr 2024 wurde eine deutschlandweit zur Anwendung zu bringende Musterrichtlinie zur Ermittlung, Beantragung und Auszahlung der Ausgleichsbeträge der Mindereinnahmen erarbeitet. Diese muss nun in Sachsen gesetzlich umgesetzt werden. Entsprechend dem Ausgleichsmechanismus des Jahres 2023 wird eine Fortschreibung der Ausgleichsansprüche auf Basis der Solleinnahmen erfolgen. Für die Bereitstellung der Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen sind die Aufgabenträger gefordert, entsprechende Anpassungen der bestehenden Öffentlichen Dienstleistungsaufträge vorzunehmen oder die Grundlagen in allgemeinen Vorschriften zu regeln. Hinsichtlich der Verteilung der aus dem Verkauf der DT resultierenden Einnahmen konnten die Bundesländer noch keine Verständigung erzielen. Somit behält zunächst jedes Verkehrsunternehmen bzw. jeder Verbund wie bereits im vergangenen Jahr seine Einnahmen. Ursprünglich war vorgesehen, dass ab dem Jahr 2024 die 2. Stufe des Verfahrens zur Einnahmeverteilung nach Postleitzahlen starten sollte. Über die Folgen für die Einnahmeverteilung im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) laufen seit Ende 2023 Abstimmungen. Dieser Klärungsprozess wird aufgrund der fehlenden Verständigung zwischen den Bundesländern, den erheblichen Auswirkungen daraus auf den länderübergreifenden MDV und den unterschiedlichen Interessen der einzelnen Unternehmen voraussichtlich nicht zeitnah abgeschlossen werden.

Ab 2024 werden notwendige **ausbalancierte Fahrpreissteigerungen** von mindestens 5 % jährlich eingeplant. Diese Steigerung liegt noch unterhalb der durchschnittlichen Preissteigerungsrate. Zielstellung der Tarifmaßnahme ist, einerseits die enormen Kostensteigerungen bei Personal und Energie zu einem wesentlichen Teil abzufangen. Andererseits ist abwägend zu berücksichtigen, dass den Fahrgästen nur eine begrenzte Preissteigerung zugemutet werden kann.

Für die LVB starten die Mantel-**Tarifvertragsverhandlungen** TV – Nahverkehr durch KAV Sachsen mit der Gewerkschaft ver.di am 24. Januar 2024 mit einer Auftaktrunde nachdem der Manteltarifvertrag zum 31. Dezember 2023 durch die Gewerkschaft ver.di gekündigt worden war. Die Verhandlungen wurden am 28. Februar 2024 fortgesetzt. Zusätzliche Steigerungen über den Wirtschaftsplan hinaus müssen innerhalb der LVB-Gruppe – unter anderem über das Produktivitätsprogramm – ausgesteuert werden.

Die **Anpassung des VLFV** auf 90,6 Mio. EUR in 2024 bildet die erforderliche Erhöhung innerhalb der Rahmenbedingungen für die von der Stadt Leipzig bestellten und von den LVB erbrachten Verkehrsleistungen ab. Wie im Jahr 2023 werden auch 2024 aufgrund der Beschlüsse der Ratsversammlung **aus dem städtischen Haushalt direkt Mittel** zur Unterstützung der LVB bereitgestellt.

Trotz oder gerade wegen dieser Unterstützung werden die **LVB auch einen eigenen nachhaltigen Beitrag** zur finanziellen Stärkung der LVB-Gruppe leisten. Die LVB wird ein **Programm zur Produktivitätssteigerung** mit vier Handlungsfeldern entwickeln:

1. Energiemanagement: die weiterhin hohen Energiekosten stellen eine enorme wirtschaftliche Herausforderung dar. Aus diesem Grund sollen Maßnahmen zur Senkung der Energiekosten wie Stromrückspeisung und ressourcenschonender Umgang mit Betriebsmitteln im Fokus stehen.

2. Direkte Wertschöpfung fokussieren: 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.

3. 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.

4. Prozesse und Organisation: im Zusammenhang mit der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung werden die 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.

Das **Jahresergebnis vor Ergebnisabführung** wird für 2024 und die Folgejahre ausgeglichen geplant. Dies stellt eine enorm anspruchsvolle Aufgabe dar, wenn zugleich Fahrpreise von der Kostenentwicklung abgekoppelt werden, der Druck auf höhere Vergütung anhält sowie Auftrag und Ziel lauten, Leistung und Fahrgastzahl zu steigern. Aus den derzeit bei der IFTEC geführten Tarifverhandlungen können sich weitere Kostenrisiken vor allem für die bezogenen Leistungen für die Instandhaltung der Fahrzeuge und der Infrastruktur ergeben.

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 %. Die festgelegten Zielgrößen sollen jeweils zum 31. Dezember 2024 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 2023 bei 36,4 % und der in den mittleren Managementebenen bei 32,3 %. 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 29. Februar 2024

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

		2023	2022	2021
Fahrgäste	Mio. LBF	153,3	135,0	102,8
Gesamtkilometer Eigenleistung und Subleistung	Mio. km	23,3	24,2	23,9
Umlaufstunden Eigenleistung und Subleistung	Mio. h	1,5	1,5	1,5
Mitarbeiterkapazität	VbE in Ø	824,6	801,5	824,6
Kostendeckungsgrad gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	%	58,9	61,2	61,4
Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag	Mio. EUR	71,7	66,3	61,4
Zuschüsse/Kompensationen von der Stadt Leipzig	Mio. EUR	24,0	0,0	0,0
Zuschüsse/Kompensationen von Bund/Land	Mio. EUR	25,4	24,0	21,2
Betriebsergebnis ¹⁾	Mio. EUR	3,3	-1,2	-2,7
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	Mio. EUR	0,0	-3,9	-5,6
Investitionen	Mio. EUR	77,2	103,9	91,8
Eigenmittel für Investitionen	Mio. EUR	34,4	40,5	35,3
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	Mio. EUR	4,0	3,5	3,9
Gesellschafterdarlehen	Mio. EUR	197,0	194,5	189,7
Cash-Pool-Saldo gegenüber LVV	Mio. EUR	29,2	11,3	8,6
Anlagenintensität	%	90,3	92,3	92,9
Investitionsquote	%	10,3	14,3	13,6
Eigenkapitalquote	%	16,4	17,2	18,7
wirtschaftliche Eigenkapitalquote	%	39,3	40,3	40,9

¹⁾ Betriebsleistung abzüglich Betriebsaufwand

Im Berichtsjahr ist eine Überarbeitung des Datenblattes hinsichtlich angepasster Bewertungskriterien erfolgt, so dass eine direkte Vergleichbarkeit zum Vorjahresabschluss nur bedingt möglich ist.

Plan/Ist-Vergleich

in Mio. EUR

	Plan 2023	Ist 2023	Abweichung
Verkehrserlöse (Linieinnahme)	108,0	108,7	0,7
Verkehrserlöse (Ausgleichszahlungen)	20,3	20,1	-0,2
Weitere Verkehrserlöse	4,1	4,0	-0,1
Sonstige Umsatzerlöse	28,1	27,9	-0,2
Andere aktivierte Eigenleistungen	2,6	3,1	0,5
Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag	71,7	71,7	0,0
Verkehrsbedienverträge (Landkreise)	2,5	2,7	0,2
Sonstige Leistungen (ZVNL)	1,3	1,3	0,0
Zuschüsse/Kompensationen von der Stadt Leipzig	15,0	24,0	9,0
Zuschüsse/Kompensationen von Bund/Land	20,0	25,4	5,4
Weitere Erträge	8,0	11,8	3,8
Materialaufwand	169,5	183,5	14,0
Personalaufwand	51,5	54,3	2,8
Abschreibungen	30,2	28,9	-1,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	26,6	30,7	4,1
Finanzergebnis	-3,7	-3,2	0,5
Steuern	0,2	0,1	-0,1
Jahresergebnis vor Ergebnisverwendung	0,0	0,0	0,0

Im Berichtsjahr ist eine Überarbeitung des Datenblattes hinsichtlich angepasster Bewertungskriterien erfolgt, so dass eine direkte Vergleichbarkeit zum Vorjahresabschluss nur bedingt möglich ist.

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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts,“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit

diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- 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 gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

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

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

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

ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit

aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Leipzig, den 15. März 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Antje Strom
19.03.2024

Strom
Wirtschaftsprüfer



Jacqueline Lorenz
19.03.2024

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),
Katrín Lukas (Geschäftsführerin / Arbeitsdirektorin),
Ronald Juhrs (Geschäftsführer)

PDF-Download
www.L.de/geschaeftsbericht